THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LA GRANDE PÊCHE MARITIME

ÉTUDE DE DROIT ADMINISTRATIF & D'ÉCONOMIE POLITIQUE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le vendredi 13 juin 1902, à 2 h. 1/2

PAR

HENRY SCHLACTHER

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

Président : M. SAUZET, *professeur*.

Suffragants { MM. THALLER, R. JAY, } *professeurs*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1902

LA

GRANDE PÊCHE MARITIME

ÉTUDE DE DROIT ADMINISTRATIF ET D'ÉCONOMIE POLITIQUE

AVANT-PROPOS

Beaucoup d'ouvrages font, au point de vue du droit international, l'étude de la *grande pêche*, surtout celle de Terre-Neuve. Ceux qui traitent de la réglementation et des encouragements sont, en général, de beaucoup antérieurs au régime actuel.

C'est pourquoi il nous a paru intéressant de faire de la grande pêche une étude d'ensemble à ces deux points de vue qui sont d'ailleurs bien souvent inséparablement liés. La réglementation est en effet nécessitée, dans la plupart des cas, par les encouragements : on trouve d'ailleurs une application générale de cette règle dans le droit administratif français.

Si nous avons, sous le titre général de *grande pêche*, restreint notre sujet à la pêche de la morue, c'est que la grande pêche de la baleine et du cachalot qui, depuis

longtemps déjà, n'avait gardé que le souvenir des temps où des flottes de cinquante ou soixante navires baleiniers, montés par neuf à dix mille marins, sortaient des ports de la Biscaye pour aller poursuivre la baleine dans les mers du Groënland (1), a cessé d'avoir en France des armements.

« Il y a lieu de considérer cette pêche comme définitivement abandonnée par nos nationaux (2). » On peut donc, comme nous l'avons fait, ne traiter sous le titre général de *grande pêche* que la pêche de la morue. La loi du 31 juillet 1890 a supprimé les encouragements qui étaient accordés à la pêche de la baleine et du cachalot. Notre étude, à ce dernier point de vue, eût donc été uniquement historique et la réglementation spéciale à cette pêche, très restreinte d'ailleurs, est, elle aussi, sans intérêt actuel : quoique non abrogée par un texte explicite, elle est tombée en désuétude, faute d'application.

(1) Dunoyer, « Les industries extractives », *Journal des économistes*, t. III, p. 9.

(2) Exposé des motifs de la loi du 31 juillet 1890, *Journal officiel* du 12 juillet 1890, Chambre des députés, annexe n° 566, p. 724.

INTRODUCTION

SECTION I. — **Définition, caractères et divisions de la grande pêche.**

Les pêches maritimes peuvent être divisées en deux branches principales, suivant qu'elles s'effectuent dans des mers lointaines, ou dans des mers peu éloignées (1).

Les premières composent la *grande pêche* ou pêche hautière, ou pêche au long cours ; les secondes forment la *petite pêche*.

On appelle plus spécialement *pêche côtière* celle qui se fait dans la mer territoriale et est réservée aux nationaux, et dans laquelle on comprend la pêche à pied, le long du littoral, où des engins capturent les poissons et les crustacés que la marée amène (2).

De même, on nomme *pêche hauturière* celle qui se pratique assez loin des côtes, mais dans des mers peu éloignées (3).

(1) On comprend aussi dans la pêche maritime, la pêche faite dans les cours d'eau affluant à la mer, lorsqu'elle a lieu dans la partie contractant la salure et, si la marée ne se fait pas sentir, jusqu'au point où les vaisseaux de mer peuvent remonter, — et celle pratiquée dans les étangs ou lacs salés.

(2) Dans une acception plus étendue, l'expresion *pêche côtière* sentend souvent de la *petite pêche* en général.

(3) On emploie parfois, le terme de *pêche hauturière* pour désigner la *grande pêche*, mais alors, en l'opposant à la *pêche côtière* pro-

Cette première distinction entre les deux grandes catégories de pêches a pour conséquences d'autres différences.

Se pratiquant dans des parages lointains, la grande pêche nécessite, pour effectuer les longues traversées et transporter des quantités parfois considérables de produits, des navires d'un tonnage plus considérable que ceux de la petite pêche.

Elle exige aussi des marins en plus grand nombre et habitués aux périls des longues navigations, en même temps qu'exercés spécialement au genre de pêche pratiquée.

Ces exigences de la grande pêche seront l'occasion de grandes dépenses : les armateurs devront être possesseurs de capitaux importants, tandis que la petite pêche peut être exploitée par de petits patrons, souvent possesseurs d'une seule barque, ou la coopération de quelques marins.

Nous indiquerons une dernière conséquence de l'éloignement où la grande pêche se pratique. Ses produits sont conservés ou fabriqués avant d'être livrés au commerce. Au contraire, les produits de la petite pêche sont, en général, livrés frais à la consommation et au commerce (1).

prement dite, et en comprenant sous cette expression toutes les pêches hors celle-ci, c'est-à-dire la pêche hauturière et la grande pêche telles que nous les avons définies.

(1) Hautefeuille, *Code de la pêche maritime,* Introd., p. 4.

Les deux catégories de pêches diffèrent aussi par leur objet. Celui de la grande pêche est plus spécial : elle comprend deux subdivisions principales, suivant qu'elle recherche la morue ou bien la baleine, le cachalot et autres cétacés ou amphibies à lard ou à huile.

La grande pêche et la petite pêche peuvent d'ailleurs avoir le même objet. Il faudra alors pour les distinguer considérer si, par les lieux où la pêche se pratique, elle rentre dans l'une ou l'autre catégorie (1). Ainsi la grande pêche peut s'attacher à d'autres objets que ceux que nous venons de nommer et la petite pêche pratiquer, par exemple, la pêche de la morue.

Quelques auteurs comprennent parmi les grandes pêches la pêche du hareng et du maquereau et celle du corail.

Certes, si l'on considère les 100 tonneaux que jaugent parfois ses navires, les parages relativement éloignés où elle se pratique (quelquefois à 600 milles de distance), sa durée souvent longue d'un mois, la valeur des produits obtenus (2), enfin le nombre des bras occupés (les équipages sont parfois de vingt hommes), qui, au XVe siècle, l'avait fait surnommer la Grande Pê-

(1) Beaussant (*Code maritime*, t. II, p. 174) cite le cas d'un armateur qui, en 1817, armant pour la pêche du saumon dans la baie de St-Georges demanda l'embarquement des sels en franchise. La loi était muette. Le ministre, par analogie, accorda, par circulaire du 14 avril 1817, l'immunité demandée.

(2) 4 millions de francs pour le hareng, plus de 2 millions pour le maquereau.

che, la pêche du hareng et du maquereau est une pêche importante ; mais il lui manque les caractères de la grande pêche proprement dite. Elle se fait dans des conditions peu différentes de celles des autres pêches et n'exige pas de gros capitaux comme la grande pêche. Enfin elle ne nécessite pas, comme celle-ci, des marins spécialement exercés et n'a pas, par suite, une utilité remarquable pour la marine militaire ; aussi n'est-elle pas favorisée par des encouragements (1).

L'Administration ne la comprend pas dans la grande, mais dans la petite pêche. L'expression de *pêche hauturière* lui convient parfaitement et permet de la distinguer de la pêche côtière proprement dite.

Quant à la pêche du corail, à la plupart des différences que nous venons d'énoncer pour la pêche du hareng, il faut ajouter son peu d'importance au point de vue de la production. Ce qui a pu la faire classer dans la grande pêche, c'est que les bateaux corailleurs, quoique de petites dimensions, restent en mer pendant plusieurs mois (2).

Notre opinion sur ces deux pêches semble être l'opinion du législateur, puisque les lois relatives aux pêches

(1) Beaussant (*op. cit.*) dénomme *pêches spéciales* certaines pêches, comme celles du hareng, du maquereau, de la sardine, des vives, des huîtres et moules. MM. Fournier et Neveu (*Traité d'administration de la marine*, 3e part., chap. 1er) adoptent aussi cette dénomination comme subdivision de la petite pêche, l'autre subdivision comprenant la pêche des poissons frais de toute espèce.

(2) Hautefeuille, *Les pêches maritimes en France*, p. 14.

de la morue, de la baleine et du cachalot sont seules intitulées : *Lois relatives aux grandes pêches maritimes.*

Il n'y a donc que deux grandes pêches : la pêche de la morue et celle de la baleine et du cachalot (1). Cette dernière est, comme il a été dit plus haut, abandonnée par les armateurs et pêcheurs français ; aucun armement n'a eu lieu depuis 1854.

Il n'y a guère qu'en Amérique et en Australie que cette pêche soit florissante. C'est un exemple qui n'a pas été suivi par nos colonies océaniennes. Les causes de cette décadence sont : en premier lieu, la concurrence faite aux produits par le gaz d'éclairage et les huiles végétales et minérales ; en second lieu, la difficulté d'atteindre la baleine, qui s'éloigne de plus en plus, ce qui augmente le prix de revient des armements et favorise les pêcheurs plus rapprochés.

Ce sera donc, pour des raisons déjà indiquées, la seule pêche de la morue que nous aurons en vue en parlant de la grande pêche.

SECTION II. — **Importance économique et politique de la grande pêche.**

La grande pêche fait vivre, en les occupant, un grand nombre de familles. Les quartiers maritimes les plus

(1) Celle-ci comprend en réalité deux pêches distinctes pratiquées, en général, par les mêmes navires : la pêche de la baleine et celle du cachalot. La loi du 25 juin 1841 a, pour la première fois, consacré cette distinction en accordant une prime spéciale à la pêche du cachalot pour ses produits.

peuplés sont ceux où se font ses armements : on a calculé qu'en dix années, leur population avait augmenté de 26 pour cent au lieu de 14 pour cent dans les autres (1). Il faut en effet ajouter aux pêcheurs, au nombre d'environ 12.000, les ouvriers constructeurs des navires et des engins : charpentiers, forgerons, voiliers, cordiers, etc. En second lieu, les sècheries établies sur les bords de l'Océan et de la Méditerranée pour la préparation des morues expédiées en *vert* des lieux de pêche, procurent une main-d'œuvre importante. Enfin, il faut ajouter les nombreux intermédiaires qui existent entre les pêcheurs et les consommateurs. La grande pêche a donc par cela même une importance économique considérable et constitue une source certaine de richesses.

La morue est d'une remarquable fécondité. Leuwenhoek a compté dans l'ovaire d'une femelle de taille moyenne plus de neuf millions d'œufs, exactement 9.384.000 (2). La mer serait remplie de morues si une grande partie de ces œufs et du frai qui en provient n'était pas la proie des autres poissons et de la morue elle-même. La Norvège qui pratique cette pêche depuis le IXe siècle n'en a pas épuisé la richesse.

La pêche de la morue figure dans le rendement total

(1) Loi du 22 juillet 1851, rapport Ancel, *Moniteur* du 13 mai 1851. — Rigault de Genouilly, ministre de la marine, discussion de la loi du 3 août 1870, *Journal officiel* du 23 juillet 1870.

(2) Dalloz, V° *Pêche maritime*, n° 8.

de nos pêches pour 0,14 ; son produit est de 40 millions de kilogrammes et d'une valeur de 30 à 35 millions de francs : c'est la pêche la plus importante après la petite pêche tout entière. Ses produits sont tous utilisés. La chair sert à l'alimentation (la langue est préparée à part et constitue un mets recherché). L'huile qu'on obtient du foie, et de quelques autres parties est employée dans l'éclairage, dans l'industrie des cuirs et en médecine. Les rogues (on désigne sous ce nom les œufs de la morue) conservées par la salaison servent d'appât pour la pêche à la sardine et à l'anchois. Enfin, les vessies natatoires de la morue fournissent une colle qui est aussi bonne que celle fabriquée avec l'esturgeon ; les branchies servent d'appât pour la pêche de la morue elle-même.

Dans certains pays du Nord, la tête et les arêtes sont données comme nourriture aux chiens, comme chez les Esquimaux et les Kamtchadales, ou au bétail, pour avoir plus de lait, comme en Islande et en Norvège. Dans les établissements anglais de Terre-Neuve et en Norvège, ces débris sont convertis en guano. Les riverains de la mer glaciale les brûlent pour se chauffer.

Les pêches sont après l'agriculture l'élément le plus important de l'alimentation publique. La grande pêche en particulier lui fournit des ressources importantes et a jusqu'ici suffit à la consommation intérieure (1). Il

(1) Cauwès, *Cours d'économie politique*, t. II, n° 770.

est regrettable qu'en France l'emploi de la morue dans l'alimentation ne soit pas plus général et semble au contraire être en décroissance. Ses prix de détails sont toujours peu élevés et les chemins de fer la mettent à la portée de tous.

Dans beaucoup de contrées, surtout dans les pays catholiques, la morue sèche est un aliment très recherché. A Paris, c'est surtout la morue verte qui est goûtée ; on y consomme peu la morue sèche qui se conserve cependant plus longtemps. On a calculé que la consommation moyenne par an et par tête était, en France, de 500 grammes. L'Angleterre et les États-Unis, plus riches cependant que la France en viande de boucherie, en consomment bien davantage (1). La morue était jadis la base de la nourriture des esclaves nègres des Antilles et des États esclavagistes de l'Amérique.

La pêche de la morue donne lieu à un grand mouvement commercial pour le transport de ses produits, ou de ceux qui lui sont nécessaires. En dehors des navires employés à la pêche et qui sont au nombre de 600 environ, la navigation de cabotage (2) et celle de long cours (3) trouvent dans la grande pêche un puis-

(1) Hautefeuille, *Les grandes pêches maritimes en France.*

(2) Le cabotage transporte 25 à 30 millions de kilogrammes de sel chaque année. Il faut noter que l'extension des chemins de fer nuit à cette navigation : ils relient en effet entre eux les ports par des moyens plus sûrs et plus rapides que les siens.

(3) D'autant plus que les exportations, pour bénéficier des primes qui leur sont accordées, doivent avoir lieu sur navires français.

sant élément d'activité. En effet, celle-ci occupe au total plus de 1.100 navires de différents tonnages. De plus, elle met à la disposition de la navigation d'outremer un grand nombre de marins et diminue ainsi les dépenses d'armement.

Par l'exportation qui fait connaître à nos armateurs des pays souvent fort éloignés, la grande pêche contribue à l'établissement de relations commerciales et à l'ouverture d'importants débouchés pour les produits de notre sol et de notre industrie.

L'industrie prend part à la richesse ainsi créée. Elle fournit les sels, construit les navires et les engins nécessaires tels que les câbles, voiles, chaînes, ancres, filets, etc. ; utilise les matières premières que la grande pêche lui fournit, et prépare ses produits.

Enfin, l'importance politique ou militaire de la grande pêche résulte de l'éducation spéciale qu'elle exige de ses matelots. Formés par elle, ils donnent à l'Etat ses meilleurs marins. Nous verrons que c'est à cause de cette utilité militaire que l'on accorde à la grande pêche des encouragements spéciaux.

En raison de cette protection on désigne souvent la grande pêche sous le nom de *pêche primée*, en l'opposant à la petite pêche ou pêche non primée. C'est prendre pour base de définition un caractère extérieur. Les encouragements ne sont pas de l'essence de la grande pêche ; les autres pays ne les ont jamais pratiqués ou ne les pratiquent plus et, depuis 1890, la France a sup-

primé les encouragements accordés à la pêche de la baleine et du cachalot (1).

Pour la pêche de la morue cette désignation peut être commode, mais elle ne saurait plus être appliquée à la grande pêche tout entière sans être inexacte.

(1) Loi du 31 juillet 1890, art. 2.

TITRE PREMIER

HISTOIRE DE LA GRANDE PÊCHE DE LA MORUE. — SON ÉTAT ACTUEL. — COMMENT ELLE SE PRATIQUE.

CHAPITRE PREMIER

LES LIEUX DE PÊCHE.

La morue habite sous toutes les latitudes ; mais, bien qu'on la rencontre sur les côtes de l'Afrique occidentale (1) et dans l'Océan Indien, notamment aux îles Kerguélen, Saint-Paul et Amsterdam (2), c'est dans les mers du Nord, entre le 41e et le 60e degré de latitude, qu'elle se tient de préférence et les mers polaires semblent être l'immense réservoir d'où elle descend à l'époque du frai vers des climats plus tempérés (3). Elle quitte alors les grandes profondeurs, pour s'appro-

(1) Sabin Berthelot, *La pêche sur la côte occidentale d'Afrique.*

(2) Mercié, « Aux terres de Kerguélen.... », *Tour du monde*, 22 août 1897.

(3) Sabin Berthelot, Rapport à la Société de Géographie, *Journal des Débats*, 5 février 1839.

cher des rivages et des bancs, déposer ses œufs et suivre les poissons migrateurs : hareng, capelan, etc. C'est le moment de la pêche.

Depuis que le refroidissement du Gulf-Stream a changé la composition chimique des eaux de la Manche, la morue dont la pêche y était jadis florissante a suivi la migration des grandes espèces. On ne rencontre guère sur les côtes de Hollande, d'Allemagne et de France que de jeunes morues qui restent dans les eaux peu profondes jusqu'au jour où, ayant grandi, elles gagnent les grands fonds. Elles n'y sont pas assez abondantes pour qu'on fasse des armements spéciaux. Leur capture fait partie de la pêche côtière et ce poisson, nommé sur nos côtes cabillaud, est vendu à l'état frais, sans avoir subi aucune préparation (1).

Au contraire, la morue abonde dans deux grandes régions. La première est limitée par le Groënland, l'Islande, les Orcades, les côtes orientales de la Grande-Bretagne, la Norvège et le Danemark ; les principaux centres de pêche sont l'Islande, les îles Féroë, Lofoden, les bancs de Sundmöre et le Dogger-Bank, grand banc situé dans la mer du Nord entre la Grande-Bretagne, la Hollande, le Danemark et le sud de la Norvège.

La seconde région comprend les côtes qui avoisinent le golfe du St-Laurent, le Labrador, l'île du Cap-Breton, la Nouvelle-Ecosse, les îles de Terre-Neuve,

(1) Dalloz, V° *Pêche maritime*, n° 8.

de St-Pierre et Miquelon et les bancs qui les avoisinent.

Il arrive parfois que la morue déserte les parages qu'elle fréquente. En 1650 elle abandonna ainsi les côtes de Norvège et ne reparut qu'en 1699. En 1784, elle disparut à nouveau pendant vingt-quatre ans (1).

(1) Francisque Gicquel, *Les pêcheries françaises sur les côtes d'Islande.*

CHAPITRE II

HISTORIQUE.

§ 1er. — Les origines de la pêche de la morue.

Cette pêche est fort ancienne. La morue conservée était très en honneur au moyen âge. On en trouve mention dans une charte de Thierry, comte de Flandre, datée de 1143. La pêche avait alors lieu sur les côtes de la Baltique, de l'Islande, de l'Ecosse et des îles avoisinant l'Islande (1).

Les Basques qui ont été les premiers, dès le XIIe siècle, à tenter la capture des baleines, ont été aussi les premiers à pratiquer la pêche de la morue hors des mers d'Europe. La première pêche fut l'occasion de la découverte de la seconde. C'est en poursuivant la baleine qui fuyait le golfe de Gascogne, devenu trop périlleux pour elle, que les Basques rencontrèrent la morue et l'on assure que le banc de Terre-Neuve fut découvert par eux au XIVe siècle, cent ans environ avant la découverte de l'Amérique. Peut-être même, allèrent-ils à Terre-Neuve et à St-Pierre et Miquelon avant Sébastien

(1) Sauvage, *La grande pêche*, chap. V.

Cabot qui découvrît la première de ces îles le 24 juin 1497 et les autres la même année.

Cependant cette antériorité de découverte leur est contestée. Selon les Portugais, ce fut Corte-Real, un de leurs compatriotes, qui signala, au début du XVIe siècle seulement, l'existence des morues au grand banc de Terre-Neuve. Suivant les Espagnols, ce fut Estaban Gomez qui, parti en 1525 à la recherche d'une communication avec le Cathai, découvrit le Grand-Banc.

D'après les documents de la *Collection des voyages et découvertes des Espagnols* de don Navarette, les Basques ne reconnurent ces parages qu'après les deux explorarateurs cités (1).

Cependant, sans parler de Guillaume Postel (2) ni de Marc Lescarbet (3) qui manquent de précision à cet égard, l'opinion qui reconnaît aux Basques cette découverte est soutenue par beaucoup d'auteurs.

Thomas Wylfliet attribue à nos marins basques la découverte des côtes de l'Amérique du Nord, mais la fixe à 1504 : *Britonnes et Normanni, anno a Christo* 1504, *has terras invenere, dum asellorum marinorum piscationi intenderent.*

Lamarre (4) établit que les Basques du Cap-Breton découvrirent la côte septentrionale cent ans avant

(1) Révoil, *Les pêches dans l'Amérique du Nord.*
(2) *Des merveilles des Indes et du Nouveau-Monde* (1553).
(3) *Histoire de la Nouvelle-France*, publiée en 1608.
(4) *Traité de la police*, liv. V, tit. XXVII, chap. V.

Christophe Colomb. C'est à cette opinion que se rallie Valin (1).

L'histoire et le commerce des colonies anglaises dans l'Amérique septentrionale, publiée à Londres en 1755, dit : « La pêche au banc de Terre-Neuve a été pratiquée de tout temps par les Français, et longtemps avant que les Anglais se fussent établis dans l'île de Terre-Neuve ; suivant le rapport des auteurs, les Basques fréquentaient ces parages avant que Christophe Colomb eût découvert le Nouveau-Monde » (2).

S'il peut y avoir doute sur l'antériorité de la découverte, il y a unanimité pour reconnaître à nos marins l'antériorité de l'exploitation.

Guillaume Postel dit que les Français fréquentaient de toute antiquité cette partie de l'Amérique.

Marc Lescarbet dit, dans l'ouvrage déjà cité : « De toute mémoire d'homme, et depuis plusieurs siècles nos Dieppois, Malouins, Rochellois et mariniers du Havre-de-Grâce, de Honfleur et autres lieux ont les voyages ordinaires en ces pays-là, pour la pêcherie des morues. »

§ 2. — L'extension de nos armements.

Vitet, dans son *Histoire des anciennes villes de France*, cite un navire expédié de Honfleur, en 1506, pour Terre-

(1) *Commentaire sur l'ordon. de 1687*, liv. V, t. VI.

(2) Exemples cités par Hautefeuille, *Code de la pêche maritime*, Introd. p. 5.

Neuve et un autre de Dieppe, peu après, pour y fonder un établissement. D'après Anderson, ce fut en 1536 que les Français envoyèrent le premier bâtiment sur le Grand-Banc. François I[er] avait fait explorer les parages de Terre-Neuve et de St-Pierre et Miquelon par Verazzani, en 1527, puis, par le célèbre explorateur malouin, Jacques Cartier. Cependant l'anglais Horn qui visite l'île en 1536, c'est-à-dire 39 ans après Cabot, la trouva déserte.

A partir de 1540, ces parages furent plus fréquentés. Notre pêche à Terre-Neuve devint très florissante, tandis que les Hollandais et les Anglais, qui avaient attiré chez eux nos marins basques, prenaient la supériorité dans la pêche de la baleine. En 1578, nous envoyions à Terre-Neuve 150 navires, alors que les Espagnols n'en avaient que 100, les Portugais 50 et les Anglais 30.

Les Anglais furent les premiers à avoir des établissements à Terre-Neuve. En 1612, nous y avions 62 colons et 50 navires pêcheurs. Dès 1604, avait été créé le premier établissement français à St-Pierre et Miquelon.

Les Espagnols disparurent peu à peu ; les Anglais et les Français restèrent seuls en présence à Terre-Neuve, les Anglais établis à St-Jean, les Français à Plaisance. Aidés des naturels du pays, les deux colonies se livraient des combats continuels, alors même que les métropoles étaient en paix.

La France possédait alors, outre ses établissements de Terre-Neuve, l'Acadie, le Canada, le Labrador, l'île

du Cap-Breton, le golfe du St-Laurent, c'est-à-dire toutes les côtes favorables à la pêche de la morue. Au XVII[e] siècle, en dehors du marché colonial qui était réservé, nous étions les principaux fournisseurs de l'Europe.

Au traité d'Utrecht (1713), les Français abandonnèrent l'Acadie et l'île de Terre-Neuve où ils ne conservèrent que le droit de pêche, qui seul leur importait. Il nous était interdit de pêcher sur les côtes de l'Acadie jusqu'à 30 lieues au large. Il nous restait l'île du Cap-Breton et les îles du golfe du St-Laurent ainsi que le Canada. On estimait cependant, en 1748, que le produit de la pêche de Terre-Neuve était de 24.550.000 fr. (1) et que le nombre de bras employés atteignait 16.000 (2).

En 1763, le traité de Paris nous enleva le Canada et l'île du cap Breton. Il ne nous laissait que les îles St-Pierre et Miquelon, avec défense de les fortifier et d'y entretenir plus de 50 hommes de troupe pour la police. Il nous était interdit, en outre, de pêcher à moins de trois lieues des côtes et îles possédées dans le golfe du St-Laurent par la Grande-Bretagne, à moins de 15 lieues du cap Breton et de ses îles et à moins de 30 lieues de l'Acadie. Malgré ces revers et les conditions qui nous étaient imposées, le produit de notre pêche était évalué

(1) Dunoyer, « Les industries extractives », *Journal des économistes*, t. III, p. 9.

(2) *Les pêcheries de Terre-Neuve et les traités*, par un officier de marine, *Revue des Deux-Mondes*, 1er novembre 1874.

en nature, en 1768, à 24.066.000 poissons formant un poids total de 192.528 quintaux (1).

Nous eussions dû profiter de nos succès dans la guerre d'Amérique pour obtenir de sérieux avantages au sujet de nos pêcheries. Il est vrai que les Anglais attachaient à la possession de Terre-Neuve une importance très grande. Le vieux Pitt disait « qu'à cet endroit, l'Angleterre ne pourrait pas céder, quand même le drapeau français flotterait sur la Tour de Londres ». Au traité de Versailles, les États-Unis s'engagèrent à ne pas autoriser leurs pêcheurs à fréquenter la côte qui nous était réservée à Terre-Neuve.

Dans les tableaux officiels de l'état du commerce extérieur, on voit que, de 1786 à 1790, la grande pêche de la morue employait annuellement, en moyenne, 372 bateaux.

En 1789 elle occupait 11.000 matelots et la valeur de ses produits était estimée à 16 millions de francs, exactement 15.731.000 francs.

Les guerres de la Révolution et de l'Empire mirent un temps d'arrêt à cette prospérité qui reprit sous la Restauration, favorisée par le régime des encouragements qui n'a pas cessé depuis.

Nous arrêtons ici ce court historique.

Nous aurons occasion, en étudiant ces encouragements, de donner des renseignements complémentaires sur la prospérité de nos pêcheries pendant le XIX[e] siècle.

(1) Dunoyer, *loc. cit.*

CHAPITRE III

ÉTAT ACTUEL.

Les principaux centres de pêche actuellement fréquentés par nos marins sont :

En premier lieu, la région de Terre-Neuve qui comprend :

1° Les côtes de l'île de Terre-Neuve ;

2° Les bancs avoisinant Terre-Neuve, notamment le Grand-Banc ;

3° Les îles St-Pierre et Miquelon ;

En second lieu, l'Islande, la région des îles Féroë ;

Enfin le Dogger-Bank, dans la mer du Nord.

Nous allons pour chacun d'eux examiner aussi brièvement que possible, les conditions dans lesquelles la pêche est pratiquée.

SECTION I. — **La région de Terre-Neuve.**

§ 1er. — **Les côtes de Terre-Neuve.**

L'article 13 du traité d'Utrecht, en nous enlevant l'île de Terre-Neuve, nous laissa, sous certaines conditions, le droit exclusif de pêcher et de sécher, avec faculté d'entretenir les établissements nécessaires sur la

côte de l'île et les îles adjacentes, depuis le cap Bonavista à l'est jusqu'au cap Riche, à l'ouest, en passant par le nord. Ce droit fut confirmé par le traité de Paris (1763).

En 1783, l'article 5 du traité de Versailles modifia les limites fixées par le traité d'Utrecht et leur substitua le cap St-Jean, à l'ouest et le cap Raye, à l'est, c'est-à-dire accrut notre droit à l'est pour le restreindre à l'ouest. Cette modification était faite parce que les habitants de Terre-Neuve avaient empiété sur notre territoire, ce que le roi d'Angleterre s'engagea à empêcher désormais.

Le *French-Shore* ainsi délimité a près de 140 lieues de longueur ; la côte anglaise en a 180.

Depuis lors, le traité d'Amiens (1802), dans son article 2, ceux de 1814 et de 1815 (art. 13) ont confirmé, sans que, d'ailleurs, cela fût nécessaire, notre droit à Terre-Neuve.

On voit que c'est là un régime international particulier.

Nous n'insisterons pas sur sa nature, c'est hors de notre sujet, et n'aborderons la question de droit international que dans la mesure où ce sera nécessaire pour expliquer la situation faite à nos pêcheries.

On a dit (1) « que c'est un *usufruit temporaire* qui est cédé sur une terre étrangère ».

(1) Hautefeuille, *Code de la pêche maritime*, Introd., p. 22.

M. Guichon de Grandpont (1) a critiqué avec raison cette définition. Pour lui, outre que l'expression d'usufruit temporaire est un pléonasme, un usufruit ne pouvant être perpétuel sans être une absorption de la propriété (2), ce n'est pas un usufruit, nos droits étant bien trop restreints pour cela, c'est un *droit d'usage* restreint, mais exclusif et « annuellement temporaire », puisque nous ne pouvons séjourner que dans la saison de pêche et que rester le temps nécessaire pour sécher.

Les conditions mises à l'exercice de notre droit sont très sévères : nous pouvons pêcher, descendre à terre pour préparer et sécher le poisson, mais nous ne pouvons pas avoir d'établissements fixes, d'entrepôts, mais seulement des constructions temporaires.

En outre, la situation de nos pêcheries à Terre-Neuve n'est pas exempte de difficultés. Les empiétements des habitants de l'île sur notre côte n'ont pas cessé après le traité de Versailles, qui avait dû modifier les limites de la côte concédée en nous donnant, en échange de territoires déjà envahis, d'autres encore déserts. Les longues guerres de l'Empire favorisèrent cette dépossession. Le gouverneur anglais dut, par une proclamation, en date du 12 août 1822, ordonner aux habitants d'enlever les établissements qu'ils avaient créés sur notre côte et de faire sortir leur navire des havres.

Mais le gouvernement de l'île, devenu autonome en

(1) *Première note sur la pêche de la morue.*
(2) Cf. art. 619, C. civ.

1854, a encouragé les tracasseries faites à nos pêcheurs. Nous avons sur la côte un droit exclusif, même sans occupation de notre part ; les Terre-Neuviens prétendent avoir le droit d'occuper les côtes que nous délaissons.

A partir de 1886, la crise devint aiguë, à l'occasion des homarderies que le capitaine de vaisseau Le Clerc, chef de la division navale de Terre-Neuve, avait, en 1886, lors de leur assemblée générale, conseillé à nos armateurs d'installer. Notre ministre des Affaires étrangères déclara que le droit de pêche de la France s'applique non seulement à la morue, mais à tous les poissons ou crustacés (1). Un *modus vivendi* fut signé en 1890 et a été prolongé depuis. Il maintient le *statu quo* : à chaque nouvelle homarderie créée par une des deux nations, l'autre a le droit d'en créer une autre.

Un arrangement anglo-français signé le 11 mars 1891 fut ratifié par la Chambre des Lords, mais non celle des Communes, les Terre-Neuviens ayant protesté contre le premier vote.

Une autre difficulté est celle de la boëtte, c'est-à-dire des appâts.

En 1885, le Parlement local par le *Bait-Bill*, ratifié par le gouvernement anglais le 27 février 1887, a interdit d'exporter ou de laisser exporter la boëtte. Il fait perdre annuellement à la colonie 500.000 francs que

(1) Le Beau, *Revue française de l'étranger et des colonies*, année 1888, t. VIII, p. 155.

lui rapportait la vente des capelans et occasionne 300.000 francs de frais de surveillance, mais il nuit beaucoup à nos pêcheurs, bien qu'ils aient trouvé un autre appât, le bulot, sur le Grand-Banc. Avant le départ nos marins doivent, pour la première pêche, s'approvisionner de coques et d'encornets conservés dans la glace ou de harengs, qui permettent d'attendre la débâcle des glaces de la baie de St-Georges ou de la Baie-des-Iles ou l'on capture le hareng, appât pour la seconde pêche (1). Pour la ligne de fond, le hareng est nécessaire ; pour la ligne de main l'encornet et les coques suffisent.

Actuellement la pêche française et localisée dans un petit nombre de plages : l'île Rouge, le Port-au-Choix, la Bonne-Baie, sur la côte occidentale. Sur la côte orientale les principaux centres sont : St-Julien et les Grandes-Ilettes (2).

Les navires, dès leur arrivée à la côte désarment et l'équipage s'installe dans des cabanes qu'on recouvre de toiles, les bateaux partent à la pêche le matin et ne reviennent que le soir.

La pêche se fait au moyen de lignes de fond appelées harouelles ou palangres, qui sont autorisées, sur la côte ouest, pendant toute la saison, et sur la côte est, seulement à partir du 15 août (3) : ajoutées les unes aux

(1) Le Beau, *loc. cit.*

(2) Romet, *Etude sur la situation économique et sociale des marins pêcheurs.*

(3) Décret du 17 février 1894, art. 25.

autres, ces lignes occupent parfois jusqu'à six kilomètres,— ou de seines longues de 150 à 180 brasses et hautes de 10, qui peuvent prendre jusqu'à 10.000 poissons d'un coup et dont le maniement exige huit hommes. A la côte est, la seine est seule autorisée jusqu'au 15 août (1).

Le poisson est débarqué sur le *chaufaud* (2), hangar construit sur pilotis et qui s'avance dans la mer, et dont le centre est occupé par une table où une vingtaine d'hommes peuvent prendre place.

Dès que la morue est déchargée sur ce chaufaud, on la pique à la tête et on arrache la langue qui est salée à part ; puis les *ététeurs* lui coupent la tête. Ensuite, les *habilleurs* enlèvent les viscères qui serviront d'appât et mettent en réserve les rogues et le foie. Les *trancheurs*, la fendent dans le sens de la longueur, enlèvent l'épine dorsale et l'aplatissent. Enfin, les *saleurs* entassent les morues sur les côtés du chaufaud, en alternant avec des couches de sel.

Trois ou quatre jours après on les lave dans des auges de bois, puis, on les empile pour leur faire perdre leur eau ; c'est ce qu'on appelle les mettre *en fumier*.

Au beau temps on les met sur la *grave* (3), au soleil, ou, de préférence, car le soleil brûle le poisson, sur des

(1) Décret du 17 février 1894, *loc. cit.*

(2) Le mot *chaufaud*, nom normand d'échafaud, fut adopté par l'assemblée des armateurs réunis à St-Servan le 5 janvier 1842. Les anciens textes disaient *échafaud*.

(3) Prononciation normande de grève.

tables mobiles ou clayonnages appelés *vignots* et qu'on incline dans la direction du vent.

Si la côte est vaseuse, on peut construire aussi des vignots faits de pierre, de fagots ou de planchettes montés à quinze centimètres du sol pour éviter l'humidité. Après une exposition de quelques heures on retourne les morues. Le soir, on les rassemble en petits tas. Cette opération se répète durant trois à huit jours. On entasse ensuite les morues en grandes meules, où elles s'aplatissent pendant trois semaines ou un mois (1). Il ne reste plus qu'à les mettre en balles ou, de préférence, en boucauts.

La morue ainsi préparée est appelée *morue sèche*. Les hommes employés à cette préparation sont appelés *graviers* ou, ironiquement par les marins, *peltats*, parce qu'ils étendent et empilent le poisson. Les foies sont enfermés dans un *cajot* dont le fond à claire-voie repose sur une cuve où s'écoulent les foies fermentés.

Sur les deux côtes, la pêche se fait à peu près de la même façon. Il y a pourtant une différence. Sur la côte orientale du cap St-Jean au cap Normand, exposée aux banquises polaires qui obstruent souvent fort longtemps l'entrée des havres, les navires arrivent plus tard. Ils désarment dans les havres ; c'est la *pêche sédentaire*. Cette côte est de plus en plus délaissée.

Sur la côte occidentale, au contraire, la pêche est sé-

(1) Lavieuville, Odin et Douxami, *Manuel des écoles de pêche maritime*.

dentaire dans quelques havres, mais les concessionnaires pratiquent, en général, la *pêche nomade, en défilant le golfe*, c'est-à-dire en suivant la morue à mesure qu'elle remonte vers le nord, à la poursuite du capelan qui apparaît en juin. Les navires remontent ainsi jusqu'à l'Anse-aux-Sauvages ou l'Anse-aux-Fleurs. Là, ils s'arrêtent et redescendent dans un havre pour sécher le poisson capturé. Cette pêche est très lucrative.

La pêche du homard est pour beaucoup de pêcheurs de cette côte la pêche principale. La doris ou barque est montée par deux hommes qui placent le soir et visitent tous les matins, les casiers. La boëtte est composée de têtes de morues et de harengs. Les homards sont préparés sur la côte. St-Malo est le seul port qui fasse des armements pour cette pêche qui est, à l'heure actuelle, en décroissance.

La pêche dure de six à sept mois. La morue pèse en moyenne un kilogramme ; elle n'est pas retirée vivante, car elle est noyée par les lignes de fond.

Les principaux appâts employés sont : le hareng, d'avril à juin ; le capelan, de juin à juillet ; l'encornet, d'août à octobre. Le bulot ou bigorneau, que les pêcheurs de Fécamp ont découvert sur les bancs est surtout en usage pour la pêche qu'on y pratique. La *mya arenaria* ou grande coque de mer est surtout employée par les Américains. Ces appâts sont salés et conservés dans la glace.

Les pêcheries du *French-Shore* sont au point de vue

de la production en décadence. On attribue cette décroissance aux bancs qui sont de plus en plus fréquentés : les pêcheurs fort nombreux empêchent, dit-on, la morue d'arriver à la côte. Cette explication, on l'a fait remarquer, est insuffisante, la morue de Terre-Neuve étant plus petite que celle du banc. On allègue aussi que les banquises semblent être de plus en plus tardives ; de nombreux icebergs stationnent au large et dans les baies. La saison de pêche se trouve raccourcie. De plus les Anglais se servent de *trappes*, filets fixes et très destructifs dont l'usage est interdit par notre réglementation à nos marins (1). Il faut ajouter les envahissements successifs du *French-Shore*, provenant surtout des gardiens de chaufauds et de leur famille. Il y a aujourd'hui plus de 40.000 individus échelonnés le long de notre côte et qui font, avec des goëlettes, la pêche sans se soucier de la conservation des fonds de pêche (2).

La pêche à Terre-Neuve occupe environ 3.000 hommes.

§ 2. — La pêche sur les bancs.

Les bancs situés au sud de Terre-Neuve proviennent des apports du Gulf-Stream et du courant polaire. Le courant polaire venant de la mer de Baffin rencontre le Gulf-Stream ; il dépose en fondant des pierres et des matières solides. Le Gulf, de son côté, laisse des ani-

(1) Décret du 17 février 1894, article 24.

(2) Le Beau, *ibid.*, p. 155.

maux des tropiques tués par le contact de l'eau froide (1).

Le *Grand-Banc* est le centre le plus important de la pêche de la morue. La morue y trouve abondante nourriture et la chaleur favorise le frai. C'est un vaste plateau sous-marin situé au sud-est de Terre-Neuve ; il a environ 1.000 kilomètres de long sur 300 de large et se trouve à une profondeur moyenne de 75 mètres. Les autres bancs, sont : le *Banc-à-Vert*, le *Banc de St-Pierre* qui se rattachent à Terre-Neuve, le *Banc de Misaine*, le *Banc d'Artimon*, le *Banquereau*, le *Banc de l'île de Sable*, le *Middle Ground*, le *Banc de Canseau*, entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Ecosse (2).

Les traités de 1815 nous ont reconnu le droit de pêche sur le Grand-Banc. M. Beaussant (3) fait remarquer que c'est surabondamment que ce droit nous fut reconnu ; ce banc ne peut être la propriété d'aucun peuple. Il est d'ailleurs fréquenté par les pêcheurs de toutes nations, mais surtout par les Français et les Américains. Nous n'y sommes en rapport avec les Anglais que pour les appâts.

St-Brieuc, St-Malo, St-Servan, Granville, Dieppe, Fécamp sont les principaux centres d'armement pour les bancs. Les navires partent au début de mars. Les petits navires se rendent d'abord à St-Pierre pour pren-

(1) Contre-amiral Cloué (cité par Révoil, *Les pêches dans l'Amérique du Nord*).

(2) *Les pêcheries de Terre-Neuve et les traités*, par un officier de marine.

(3) *Code maritime*, t. II, p. 279.

dre le hareng qui servira de boëtte pour la première pêche, et débarquer les passagers qui vont s'engager pour la pêche sur les navires de la colonie et les opérations de sécherie. Les autres jaugeant de 300 à 500 tonneaux se rendent directement sur le lieu de pêche. Les navires de France vont plutôt sur le Grand-Banc et le Banquereau où la morue pèse en moyenne quatre kilogrammes, les pêcheurs de la colonie au Banc de St-Pierre et aux bancs voisins où le poisson abonde mais est plus petit, 450 grammes en moyenne.

La pêche aux bancs est particulièrement pénible. A l'arrivée, le navire pêcheur jette l'ancre. Si le navire a un subrécargue, comme il arrive souvent, celui-ci prend la direction des opérations de pêche sous la responsabilité du capitaine ; il y a là, cependant, une dualité de direction parfois regrettable.

Si le navire n'a pas de boëtte, il se livre auparavant à la pêche du bulot.

Les doris, barques à fond plat, au nombre d'une douzaine, qui ont remplacé les deux ou trois lourdes chaloupes de jadis dont la perte compromettait la saison de pêche (1), sont mises à la mer chargées chacune de vingt-quatre pièces de lignes de 75 brasses formant un total de 1.800 brasses (3 kilomètres). Les lignes de fond sont amorcées le soir ; chaque doris est envoyée, montée par un patron et un matelot dans une aire de

(1) Les doris de construction américaine sont préférables aux nôtres. Leur prix est de 130 francs à St-Pierre (Le Beau, *op. cit.*).

vent différente. Les lignes sont fixées par des bouées. Au matin on va les lever. On tend au début les lignes près du navire ; on s'en éloigne à mesure que la morue s'en écarte (1).

Les lignes relevées, on se livre à la préparation du poisson. Aux Bancs, il y a deux méthodes en usage. Certains pêcheurs, notamment ceux de St-Malo, de Granville et de St-Pierre, tranchent et salent provisoirement le poisson qu'ils portent ensuite sécher à Terre-Neuve (ce sont les armements doubles), ou à Saint-Pierre.

D'autres, ceux de Dieppe et de Fécamp, par exemple, pratiquent la salaison *en vert* (2). Les uns entassent le poisson ainsi préparé dans la cale : c'est la salaison *en vrac*. Les morues sont empilées et chaque couche est séparée par une épaisseur de sel. Les autres mettent la morue en barils. On embarille à part les langues qui, dans certains pays, constituent un mets très recherché. Souvent les pêcheurs qui sèchent les produits de la première pêche rapportent ceux de la seconde salés *en vert*.

Il existe en France de grands centres de préparation : St-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Cette, Port-

(1) *Manuel des écoles de pêche maritime*.

(2) A l'occasion de la pêche d'Islande qui pratique uniquement la salaison en vert, nous étudierons les variétés de ce mode de préparation.

de-Bouc, qui permettent d'assurer au poisson sa conservation définitive (1).

Les navires qui pratiquent les *armements doubles* débarquent à Terre-Neuve un certain nombre d'hommes qui sèchent les produits qu'on leur apporte des Bancs, et qui possèdent des chaloupes afin de pouvoir en outre pratiquer à la côte la pêche que nous avons décrite.

Les appâts employés sont le bulot, le hareng, pour la première saison, le capelan, de juin à juillet, l'encornet, d'août à septembre ; si ce dernier appât manque, on revient au hareng.

Les navires de fort tonnage ne quittent pas les Bancs et rapportent, s'ils salent en vert, toute leur pêche en une fois ; mais ceux de tonnage moindre vont à la demi-saison, vers le 15 juin, chercher à St-Pierre du capelan et du sel, et transbordent leur pêche sur les longs-courriers, navires pouvant contenir 160.000 kilogrammes, qui la transportent en France. Les longs-courriers rapportent à St-Pierre du sel dont l'importation atteint annuellement trente-six mille tonnes. Il vient surtout de Cadix et de Lisbonne.

Un navire du Banc de grand tonnage a un équipage de 30 hommes : un capitaine, un trancheur, un saleur, douze patrons de doris, douze matelots, deux novices,

(1) Roché, « L'état actuel de l'industrie française des pêches maritimes », *Revue générale des sciences pures et appliquées*, 15 février 1895.

deux mousses. Les goëlettes de St-Pierre ont six doris et seize hommes d'équipage.

Le séjour sur les Bancs est très dangereux. Les tempêtes sont violentes : celle du 23 août 1893, demeurée tristement fameuse, engloutit vingt goëlettes de St-Pierre. Les brouillards égarent les doris. On ne peut guère compter que sur 25 journées de pêche par mois car, si le temps est mauvais, les doris ne tiennent pas la mer. Le passage des transatlantiques cause aussi de nombreux sinistres : en 1896, vingt-huit navires furent coulés ou brisés par eux sur le Grand-Banc (1).

La pêche aux Bancs occupe environ 350 navires montés par 7.000 hommes. Sur ce chiffre 70 navires, avec 2.100 hommes, pratiquent la salaison à bord.

§ 3. — La pêche aux îles St-Pierre et Miquelon.

Ces deux ilots situés à environ vingt milles au sud de Terre-Neuve, seuls restes du vaste empire colonial que la France possédait jadis dans l'Amérique du Nord, sont le point d'appui de ses pêcheries dans ces contrées. Le traité de Versailles de 1783 ne réitère pas l'interdiction qui nous avait été faite, en 1763, de les fortifier et d'avoir plus de 50 hommes de troupe. D'ailleurs, ces deux ilots sont si pauvres qu'ils ne pourraient nourrir une forte garnison. Ils ne vivent que du mouvement d'affluence

(1) René Bazin, *Figaro* du 29 juillet 1897.

créé par la pêche de la morue et, si la France cessait de la pratiquer, perdraient toute importance.

A St-Pierre et Miquelon, l'industrie de la pêche doit être considérée à trois points de vue que nous allons examiner successivement. La colonie arme des goëlettes de 90 tonneaux environ pour la pêche à Terre-Neuve et aux Bancs. Il faut y ajouter la pêche que des barques font sur les côtes (1). En second lieu, c'est un vaste atelier où les *graviers* sèchent le poisson pris sur les Bancs. Enfin, c'est un magasin où les pêcheurs s'approvisionnent de boëtte, de sel, et de vivres.

Ces îles font la pêche à Terre-Neuve où deux baies, celles de Cod-Roy et de St-Georges leur sont réservées, mais, de préférence, sur les Bancs, avec sècherie au retour. Comme ceux des Américains, leurs navires font trois ou quatre voyages.

La population, peu nombreuse, ne peut suffire à fournir tout le personnel. La majorité vient de France pour la saison : ce sont les *passagers* de nos navires pêcheurs ; la plupart viennent de St-Malo et des Côtes-du-Nord. On compte annuellement environ 4.500 passagers.

Le rôle le plus important rempli par St-Pierre et Miquelon, c'est d'être un atelier de sècherie. Ce sont « de grandes fabriques de morues » (2). La préparation a

(1) En 1901, 196 goelettes ont été armées pour la grande pèche. En outre, 379 embarcations ont pratiqué la petite pêche.

(2) Marec, *Dissertation sur quelques questions relatives à la pêche de la morue.*

lieu dans des *habitations* comprenant les *graves* et les magasins. Les graviers employés sont au nombre de 600 environ ; ils sont originaires des Côtes-du-Nord et fournissent un écrasant labeur de 18 heures par jour, moyennant un salaire de 120 francs pour la saison (1). On prépare annuellement à St-Pierre 19.000 tonnes de poisson.

En dernier lieu, St-Pierre et Miquelon sont un centre d'approvisionnement pour nos pêcheurs qui y trouvent le sel, les vivres importés au début de la campagne, et surtout la boëtte. Les Anglais en apportaient avant le Bait-Bill et les indigènes trouvent en abondance, sur leurs côtes, le lançon et le capelan.

Le produit de la pêche dans la région de Terre-Neuve est de 32 millions de kilogrammes et d'une valeur de 12 millions de francs.

SECTION II. — **La pêche en Islande et aux îles Féroë.**

C'est en allant à la recherche du hareng que les pêcheurs rencontrèrent la morue dans les parages de l'Islande. Aussi, pendant longtemps, cette pêche ne fut-elle qu'une pêche de complément. En dehors des Islandais, elle n'est guère, encore aujourd'hui, pratiquée que par les Français et les Danois. Quelques navires vont d'abord faire une première pêche au Dogger-Bank, aux Féroë ou à Sundmöre.

Les navires sont, en général, des goëlettes de 100 à

(1) Léon de Seilhac, *Marins pêcheurs*.

150 tonneaux, avec un équipage de 16 à 25 hommes. Ils sont chargés de 120 à 130 tonnes de sel de Lisbonne ou de Cadix. Ils coûtent 60.000 francs de construction et 20.000 francs d'armement.

Pour la pêche à la ligne de main, qui est pratiquée en Islande, des navires plus grands sont moins commodes, à cause de l'élévation de leur coque qui fait perdre le poisson au moment où on le hale à bord (1).

La pêche a lieu sur des fonds de 150 mètres en moyenne, et sous voiles à cause des tempêtes violentes qui sévissent dans la région. Elle se fait, on l'a vu, à la ligne de main. Cette ligne longue de cinquantes brasses est terminée par un plomb d'environ quatre kilogrammes traversé par une tige de fer longue de 80 centimètres, portant à chacune de ses extrémités un avançon avec un hameçon. L'appât employé est le hareng, le capelan, le flétan, ou, à défaut, des entrailles de morue (2).

Le seul mode de préparation est le salage. La langue a été arrachée par le pêcheur lui-même qui l'a mise dans un panier : elle lui servira à justifier le nombre de poissons pêchés. On commence par enlever le foie et les rogues qui sont mis en barils. Ensuite, les trancheurs fendent le poisson dans sa longueur, enlèvent l'épine dorsale, et l'aplatissent. La morue est alors lavée et empilée *en vrac* dans la cale où on la couvre de

(1) Landolphe, Rapport au ministre de la marine, *Revue maritime et coloniale*, 1877, 1er volume, p. 385.

(2) *Manuel des écoles de pêche maritime*, p. 419.

sels. C'est la préparation dite à la *Terre-Neuvienne*. Elle est surtout pratiquée par les pêcheurs bretons.

Le midi de la France, l'Espagne, l'Italie sont les principaux consommateurs de la morue ainsi préparée.

Les ports du nord de la France la mettent en barils, ce qui est préférable pour sa conservation. Mais, il n'y a guère que Paris et la France septentrionale qui en consomment, car son prix est plus élevé.

Il existe un troisième mode de salaison : la morue salée *en rond* : seule, la cavité abdominale est ouverte et remplie de sel. Cette préparation a lieu pour la région nantaise (1).

Il y a deux périodes de pêche à distinguer.

La première dure jusqu'à la moitié de mai. La morue qui recherche pour frayer les côtes et les eaux tranquilles descend vers le sud-ouest de l'île. Les pêcheurs la suivent : la navigation est alors dangereuse à cause du grand nombre des navires pêchant sur un espace restreint et surtout à cause des tempêtes. Après cette première pêche les petits navires rentrent en France, les autres chargent leurs produits sur des navires chasseurs.

Alors commence la seconde pêche qui est de beaucoup la plus importante : environ les 2/3 de la pêche totale. La morue a regagné les profondeurs du large et les navires la suivent à l'ouest et, de préférence, à l'est de l'île (2).

(1) Francisque Gicquel, *Les pêcheries françaises sur les côtes d'Islande*.

(2) Gicquel, *op. cit.*

A la fin d'août, les hommes étant fatigués par une campagne de six mois et les provisions épuisées, a lieu la rentrée en France.

La pêche moyenne d'un navire est de 45 à 60 mille morues ; le poids de la morue diminue en raison de son abondance et réciproquement.

La production totale est de 11 millions de kilogrammes environ et d'une valeur de 6 millions. Le nombre des navires se livrant à cette pêche était en 1900 de 161 navires, montés par 3.224 hommes. Il y a vingt ans la pêche était plus florissante puisqu'en 1880, par exemple, elle occupait 242 navires avec 4.440 hommes (1). Dunkerque sur la mer du Nord, avec 80 navires en 1900, Paimpol, avec 40 navires, et St-Brieuc sont les principaux centres d'armement.

Les îles Féroë sont, elles aussi, depuis quelques années fréquentées par nos pêcheurs. La pêche se fait dans les mêmes conditions qu'en Islande.

SECTION III. — La pêche au Dogger-Bank.

Le Dogger-Bank (Banc des chiens) est un vaste banc de sable de cinquante lieues d'étendue, situé dans la mer du Nord, entre l'Angleterre, la Norvège et le Danemark. Jadis les Danois étaient les seuls à pratiquer cette pêche, et maintenant encore il n'y a guère, parmi

(1) Gicquel, *op. cit.*

nos marins, que les Boulonnais et les Fécampois qui fréquentent ces parages. Ce sont parfois des pêcheurs de hareng, qui font une déclaration d'armement mixte pour profiter des encouragements accordés à la grande pêche. C'est, le plus souvent, avant de se rendre en Islande que nos navires pratiquent cette pêche : ils expédient en France par des navires chasseurs le produit de cette première pêche.

La pêche et la préparation se pratiquent comme en Islande. Les morues, à peu près de même taille que sur le Grand-Banc, sont plus blanches après la salaison. Comme le continent est peu éloigné, les pêcheurs en transportent de vivantes dans des viviers.

Le nombre des navires est en moyenne d'une centaine montés par huit cents marins. La quantité des produits a été, en 1900, de 743.000 kilogrammes et leur valeur de 480.124 francs (1).

On a vu dans cet exposé de l'état de nos pêcheries que, sauf pour la pêche à la côte de Terre-Neuve, la vie menée par nos marins est très dure et très périlleuse. Il faut ajouter, pour être complet, que la pêche se fait dans de déplorables conditions sanitaires. Des efforts ont été tentés pour intéresser les armateurs et les équipages à suivre les règles élémentaires de l'hygiène. Une dépêche ministérielle du 21 mars 1896 accorde une prime de 500 francs et des primes de 200 et de 100 fr. à répartir entre les navires les mieux tenus.

(1) *Statistique des pêches maritimes.*

Dans sa séance du 31 mars 1896, le Conseil général de St-Pierre a, pour répartir dix primes entre les bâtiments de la colonie qui seront les mieux tenus, voté un crédit de 1.350 francs dont une dépêche du gouverneur en date du 13 avril 1896 fait ainsi le partage : une prime de 250 francs, 4 primes de 150, 5 primes de 100 fr. (1).

Quoique de grands progrès aient été réalisés à ce point de vue de l'hygiène, surtout par suite de l'augmentation du tonnage des navires, il y a encore beaucoup à faire. Les règlements maritimes peuvent certes y contribuer, mais c'est surtout aux armateurs qu'il appartient de faire en sorte que la mer ne soit pas aidée dans son œuvre de mort par la maladie.

(1) Romet, *op. cit.*

TITRE II

LES ENCOURAGEMENTS ACCORDÉS A LA GRANDE PÊCHE

PREMIÈRE PARTIE

ÉTUDE HISTORIQUE ET CRITIQUE DES ENCOURAGEMENTS

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE DES ENCOURAGEMENTS.

Nous ne parlerons dans ce chapitre et dans le suivant que des primes, qui forment un système d'encouragement spécial aux grandes pêches. Les principaux encouragements indirects : les lois de douane exemptant les produits de pêche française et frappant ceux de pêche étrangère, les lois fiscales permettant à nos pêcheurs d'user en franchise pour leur salaison du sel indigène et du sel étranger importé sur des navires français,

font partie d'un système général de protection auquel leur histoire est nécessairement liée. Ils ne nécessitent, dans la mesure où ils concernent notre sujet, que peu d'éclaircisseme s au point de vue historique ; nous les donnerons quand nous ferons l'examen des encouragements indirects.

Colbert qui, on le sait, s'intéressait beaucoup à notre puissance maritime, vit fort bien l'intérêt qu'il y avait pour celle-ci, à encourager la grande pêche. Dès 1681, il fit accorder des primes à la pêche pratiquée dans la mer Baltique et les mers éloignées, « afin, disaient ses instructions, d'augmenter le nombre naturel des navires que les Français devraient avoir, en proportion de la puissance de la nation, du nombre de ses peuples, et de ses côtes de mer ».

Mais ce n'est qu'à l'année 1767 que remonte le système d'encouragements directs ou primes spéciales à la grande pêche. A la date du 31 juillet, un arrêt du conseil créa une prime à l'exportation des morues de pêche française destinées aux îles françaises du Vent. Cette prime fut fixée à 2 fr. 55 par quintal.

La raison invoquée pour l'établissement de cette prime fut la nécessité de nourrir les nègres des Antilles. Nous venions de perdre au traité de Paris la Louisiane et le Canada, qui faisaient avec les Antilles un commerce de morue important et que le Pacte colonial rendait impossible désormais, puisqu'elles étaient devenues pays étrangers. Néanmoins, les colons de St-Domin-

gue, de la Martinique et de la Guadeloupe, grands propriétaires d'esclaves, demandaient qu'il fût fait pour eux exception à l'interdiction générale. C'est alors que, pour engager nos armateurs à exporter la morue aux Antilles, on créa les premières primes (1). C'était, on le voit, déjà des primes d'exportation, mais pour les colonies seulement.

On établit, en outre, une prime de 500 livres en faveur de tout navire pratiquant la pêche à Terre-Neuve C'est là une prime d'armement, mais dont le mode de répartition diffère de celui actuellement en usage ; ce n'est qu'en 1783 qu'on adopta pour les pêcheurs de baleine Nantukais établis à Dunkerque des primes d'armement basées sur le nombre des hommes de l'équipage.

Dès le début, on le voit, furent instituées les deux sortes de primes qui existent encore aujourd'hui.

L'arrêt du Conseil du 18 septembre 1785 porta le taux de la prime pour l'exportation aux colonies à 24 fr. 40 par quintal, et étendit le bénéfice de la prime aux exportations faites dans les pays d'Europe, l'Italie, l'Espagne et le Portugal. Cet arrêt fut complété par un autre du 5 février 1786 qui décida, que les chargements, pour bénéficier de la prime devaient être de 50 quintaux au minimum.

Le 7 mars 1791, un décret de l'Assemblée nationale confirma ces encouragements en les augmentant ; il ac-

(1) Horace Say, « Des primes d'encouragements pour les grandes pêches », *Journal des économistes*, 1851, t. XXVIII, p. 170.

cordait une prime additionnelle de trois livres par quintal importé en Espagne, en Italie, au Portugal et au Levant. Les primes avaient déjà à cette époque une certaine importance. Leur chiffre était, cette même année 1791, de 483.516 francs pour l'exportation dans les pays étrangers et de 414.369 francs pour celle aux colonies.

Arrivèrent les guerres de la Révolution. La loi du 19 mars 1793 suspendit les primes ; elles ne pouvaient plus avoir d'application, la France se trouvant en lutte avec l'Europe coalisée et nos colonies étant au pouvoir de l'Angleterre.

A la paix d'Amiens, en 1802, on les rétablit par l'arrêté du 17 ventôse an X, complété par celui du 17 prairial de la même année. La durée des primes fut fixée à trois ans. Pour les exportations directes ou indirectes aux colonies la prime fut de 12 francs par cinq myriagrammes de poisson transporté. Elle était de 6 francs pour les exportations faites des ports français de la Méditerranée, en Espagne, en Italie et dans le Levant.

Pour les exportations faites directement des lieux de pêche, en Italie, en Espagne et au Portugal, la prime fut fixée à cinq francs. En outre, une prime de un franc par myriagramme fut accordée pour l'importation en France de rogues ou d'huile de morue. Les primes à l'armement furent fixées à 50 francs par homme d'équipage pour la pêche aux îles St-Pierre et Miquelon et à la côte

de Terre-Neuve dite la grande pêche, et à 15 francs pour la pêche au Banc (1), en Islande et au Dogger-Bank (2), dite la petite pêche. Malheureusement les guerres de l'Empire enlevèrent à nouveau tout objet aux primes à la grande pêche.

Ce ne fut qu'à la Restauration qu'on put songer à les rétablir. La France avait recouvré la Guadeloupe, la Martinique et l'île Bourbon, trois îles où les esclaves étaient en grand nombre. Le système colonial restrictif avait été repris en 1815; la France réservait son marché aux sucres des colonies, mais leur imposait, en retour, l'obligation de s'approvisionner chez elles. On rétablit les primes pour le motif même qui les avait fait créer en 1767. Depuis cette époque, mais pour d'autres raisons, les primes ont été maintenues sans interruption.

Ce rétablissement fut l'œuvre de l'ordonnance du 8 février 1816 qui accorda une prime de 24 francs par quintal à l'exportation de la morue aux colonies faite sur navires français, et de 12 francs par les exportations indirectes en Espagne, Portugal et dans le Levant. La prime pour les exportations directes en Italie, en Espagne et en Portugal était fixée à 10 francs. En outre, une prime de 10 centimes par kilogramme d'huile et de 20 centimes par kilogramme de rogues était établie. Les primes d'armement furent fixées à 50 francs par hommes pour Terre-Neuve et St-Pierre et Miquelon ; et

(1) Arrêté du 17 ventôse an X, article 1er.
(2) Arrêté du 17 prairial an X, additionnel au précédent.

à 15 francs pour le Banc, l'Islande et le Dogger-Bank. La durée des encouragements était fixée à trois ans.

L'ordonnance du 21 octobre 1818 les prorogea jusqu'au 1[er] septembre 1822 et porta à 40 francs par quintal le taux de la prime accordée à l'exportation aux colonies. Une différence était faite entre la pêche au Banc ou en Islande et celle au Dogger-Bank : tandis que la première jouissait de la prime d'armement, de 15 francs pour chaque voyage, la dernière ne pouvait en bénéficier qu'une fois par saison quel que fût le nombre des voyages.

L'ordonnance additionnelle du 4 octobre 1820 étendit la prime d'armement de 50 francs accordée à la pêche sur la côte de Terre-Neuve et St-Pierre et Miquelon à celle du Grand-Banc, qui jusque-là ne recevait que 15 francs, quand les produits seraient séchés à Terre-Neuve ou à St-Pierre et Miquelon.

L'ordonnance du 20 février 1822 prorogea les primes jusqu'au 1[er] mars 1825. Elle réduisit à 30 francs la prime de l'importation directe aux colonies en maintenant à 40 francs celle accordée à l'exportation indirecte : l'importation des huiles de morue non épurée, ou draches, bénéficia de la prime accordée aux importations d'huile, mais en réduisant les quantités importées au tiers de leur poids. La quantité d'huile importée devait être au minimum de 500 kilogrammes, celle des draches de 1.500. Le minimum des exportations de morue aux colonies fut fixé à 5.000 kilogrammes, et pour l'étranger,

à 1.000 pour les exportations faites par mer, à 500 pour celles faites par terre.

L'ordonnance du 24 février 1825 prorogea les primes précédentes jusqu'au 1er mars 1830, c'est-à-dire pour cinq ans, sans modifications. Elle décida que le minimum de 500 kilogrammes fixé pour l'importation des huiles s'entendrait indifféremment de l'huile en nature et des draches réduites au tiers de leur poids ou de la réunion de ces deux produits.

L'ordonnance du 7 décembre 1829 prorogea les primes précédentes jusqu'au 1er mars 1832. Elle porta à 30 francs par homme la prime accordée pour la pêche en Islande et au Banc de Terre-Neuve, mais décida qu'elle ne serait payée qu'une fois par saison (1). Elle exigea pour la prime d'armement de Terre-Neuve un minimum d'équipage de 20 hommes pour tout navire, de 30 hommes pour les navires de 118 à 188 tonneaux et de 50 hommes pour ceux qui jaugeraient plus (2). Elle n'était accordée, pour les inscrits provisoires, qu'à ceux âgés de moins de 25 ans au départ (3). La prime à l'importation des huiles de morue fut supprimée par l'article 5.

Cette ordonnance décida, voyant l'augmentation du chiffre global des primes (4), qu'elles seraient désormais

(1) Article 2.
(2) Article 3.
(3) Article 4.
(4) La somme des primes qui en 1817 était de 365.000 francs avait

réglées par des lois (1). Jusque-là, les Chambres n'étaient intervenues que pour voter le crédit spécial afférant aux primes. Leur répartition était réglée par des ordonnances prises, soit le Conseil d'Etat entendu, soit sur le rapport du ministre de l'intérieur (2).

Sous l'influence de ces encouragements, la grande pêche à la morue s'était développée. En 1832, elle occupait, en y comprenant les navires employés aux exportations, 400 navires jaugeant un total de 50 mille tonneaux et occupait 12.000 marins, c'est-à-dire environ le quart des hommes se livrant à la navigation commerciale (3). D'après Schnitzler, pendant la période quinquennale 1823-1827, le nombre des navires pêcheurs était en moyenne de 319, jaugeant 34.447 tonneaux et montés par 6.413 hommes ; la production s'élevait à 20.709.713 kilogrammes. Pendant la période 1828-1832 ces chiffres étaient montés à 362 navires ayant un tonnage de 43.167 tonneaux, avec 7.823 hommes. La production avait atteint 26.797.278 kilogrammes (4).

Depuis 1832, ce sont des lois qui ont réglementé le taux et la répartition des primes. Celle du 22 avril 1832, dont l'effet ne devait durer que jusqu'en 1837 a été pro-

atteint en 1829, par une progression constante, la somme de 4.400.000 francs.

(1) Article 6.

(2) Beaussant, *Code maritime*, t. II.

(3) Hautefeuille, *Code de la pêche maritime*, Introduction.

(4) *De la création de la richesse ou des intérêts matériels*, t. Ier, p. 389 et suiv.

rogée avec modification jusqu'à 1842 par la loi du 9 juillet 1836.

Celle du 25 juin 1841 devait durer 9 années jusqu'au 31 décembre 1850, mais elle fut prorogée par la loi du 7 août 1850.

La loi du 22 juillet 1851 qui a réglementé à nouveau le système des primes, devait durer jusqu'au 30 juin 1861. Elle a été successivement prorogée pour dix années avec quelques modifications seulement, par celles du 28 juillet 1860, du 3 août 1870, du 15 décembre 1880, du 31 juillet 1890, et par celle du 29 décembre 1900 qui est la loi actuellement en vigueur.

En 1832, M. d'Argout, ministre du commerce et des travaux publics, qui proposa la loi, était un adversaire des encouragements. « Les primes, disait-il, dévoreront les finances de l'État, si nous n'adoptons des combinaisons qui, sans détruire les encouragements, les renferment dans des limites sages et naturelles (1). » Il demanda donc de ne maintenir le régime des encouragements, qui dans sa pensée ne devait être que provisoire, que pour quatre années seulement. Les Chambres peu favorables, elles aussi, au système adoptèrent ce court terme. Mais les lois qui suivirent portèrent le délai, d'abord à six ans en 1836, puis à neuf ans en 1841. Depuis 1851 la prorogation a toujours été décennale.

En 1832, par la loi du 22 avril, la prime pour les

(1) Chambre des députés, séance du 25 mars 1832. *Moniteur* du 26.

exportations faites de France pour les colonies tant en Amérique qu'au delà du cap de Bonne-Espérance fut fixée à 24 francs. Les exportations directes bénéficièrent d'une prime de 30 francs. Dès ce moment, au contraire de ce qui avait eu lieu précédemment, les exportations directes furent, en général, plus favorisées que les autres ; nous en verrons plus loin les raisons.

La prime pour les exportations en Espagne, au Portugal, dans les États étrangers et les possessions françaises des bords de la Méditerranée resta à 10 francs pour les expéditions directes, mais fut portée à 12 francs pour les autres. Elle était de 10 francs par quintal décimal introduit en Espagne par terre. Les rogues importées bénéficièrent d'une prime de 20 francs par quintal décimal.

La prime d'armement ne fut plus accordée qu'une fois par campagne ; les chiffres adoptés par l'ordonnance du 7 décembre 1829 furent conservés. La loi maintint aussi la limite d'âge fixée pour les inscrits provisoires.

La loi du 9 juillet 1836 qui prorogea les primes pour six ans réduisit la prime pour la pêche aux îles Saint-Pierre et Miquelon à 10 francs et ne modifia pas les autres. Elle astreignit la pêche au Banc avec sècherie à un minimum d'équipage de 50 hommes si le navire jaugeait au moins 188 tonneaux et de 30 hommes s'il était plus petit.

La prime d'exportation aux colonies faite directement à des entrepôts de France fut réduite à 26 francs

et celle faite de France à 20 francs. Ces chiffres devaient être diminués de 1 franc chaque année en sorte que, en 1841, ils ne fussent plus que de 22 francs et de 16 francs.

La prime pour les importations dans les pays méditerranéens subsista sans modification.

La loi de 1836 avait, on le voit, adopté pour les primes à l'exportation le système de décroissance annuelle déjà adopté en 1832 pour les primes à la baleine. Cependant cela ne parut pas avoir eu une mauvaise influence sur nos armements, puisqu'en 1839 la grande pêche occupait 450 navires et 13.000 hommes. En 1840, le chiffre des primes payées fut de 4.781.000 francs.

En 1841, nouvelle réduction à 22 francs et 16 francs de la prime accordée pour les exportations directes et indirectes aux colonies. On revient aux primes fixes pour toute la durée de la loi. Celle-ci porta à 14 francs la prime à l'exportation aux pays méditerranéens, et en Algérie sauf pour l'Italie, pour laquelle 12 francs restèrent fixés. Elle ouvrit de nouveaux débouchés en accordant une prime de 14 francs aux expéditions faites dans les États étrangers de la mer des Antilles, de l'Amérique et des côtes de l'Océan Atlantique.

Les primes d'armement furent portées aux taux conservés par la loi de 1851. Pour la première fois, une prime de 50 francs fut accordée à l'Islande. La prime resta de 15 francs pour le Dogger-Bank. Cette loi laissait à une ordonnance royale le soin de fixer un mini-

mum d'équipage pour tous les armements avec sècherie.

Un décret du Gouvernement provisoire en date du 24 août 1848, éleva la prime de 14 francs accordée pour les expéditions en pays étranger au chiffre uniforme de 18 francs.

La loi de 1841 devait avoir son terme en 1850, mais une loi du 7 août 1850 la prorogea jusqu'au 31 décembre 1851 avec obligation par le gouvernement de présenter un projet un an avant l'expiration du terme fixé. Une commission préparatoire composée des membres des chambres de commerce des principaux ports d'armement, qui étaient alors Morlaix, St-Brieuc, Granville, St-Malo, le Havre, Dieppe, Dunkerque, etc., fut nommée. Elle était présidée par le représentant de Bordeaux, le seul qui, dans la commission, fût un adversaire des primes. Il n'y eut, raconte M. Horace Say, à qui nous empruntons ces détails (1), dans les sept séances que tint la commission, qu'une seule dissidence, ce fut quand on parla de diminuer les primes accordées à la pêche d'Islande, alors pratiquée par Dunkerque seulement. Le représentant de cette ville réclama : « Nous voulons, s'écria-t-il, notre part du gâteau des primes » !

Les fonctionnaires des ministères de la marine et du commerce et le Directeur général des douanes acceptèrent, après quelques discussions, les chiffres de la commission.

(1) *Journal des économistes*, article cité.

C'est dans ces conditions que fut élaborée la loi qui règle encore actuellement le régime des encouragements. Nous verrons en l'étudiant le détail des avantages accordés à nos armements.

Les lois postérieures n'ont pas modifié la répartition des primes. Seule la loi de 1900 a, par une extension interprétative des intentions de la loi de 1851, créé en faveur de la pêche aux îles Féroë une prime d'armement de 30 francs.

Depuis 1870, où il y eut au Sénat un débat oratoire entre les partisans et les adversaires des encouragements, ceux-ci ont été prorogés sans que leur principe fût à nouveau mis en discussion.

CHAPITRE II

ÉTUDE CRITIQUE DES ENCOURAGEMENTS.

On a déjà pu se rendre compte, par l'exposé des modifications successives qu'a subies le système des primes, des discussions de principe auxquelles il donne lieu.

Nous allons donner les arguments de ses partisans et ceux de ses adversaires. Nous essayerons ensuite de dégager de cette controverse une opinion.

§ 1er. — Arguments des partisans des encouragements.

On a vu qu'à l'origine les primes avaient été instituées pour encourager nos armateurs à exporter la morue aux Antilles où elle formait la base de la nourriture des esclaves.

Cet intérêt perdit beaucoup de son importance par l'abolition de l'esclavage et celle du Pacte colonial.

Aujourd'hui, les partisans du système des primes en allèguent un autre : les primes sont établies en faveur de la puissance maritime de l'Etat, à cause des ressources que la grande pêche offre au recrutement de la flotte. Voici ce que disait à cet égard M. Ancel, rapporteur de la loi du 22 juillet 1851 : « Ce n'est pas une loi

commerciale que nous avons l'honneur de vous présenter, c'est une loi maritime, une loi conçue dans l'intérêt de la puissance navale du pays. »

Ce n'est donc pas dans l'intérêt de commerce ou de l'industrie que l'État s'impose des sacrifices pour assurer la pratique de la grande pêche, c'est parce que celle-ci est « la véritable pépinière » des marins.

Hautefeuille dit formellement : « Les primes sont en réalité la pension payée par la nation pour l'apprentissage des marins dont elle a besoin et dont elle ne peut faire elle-même l'éducation (1). » En effet, malgré les perfectionnements apportés à l'armement et à la protection des navires de guerre, malgré l'adoption de la vapeur, la manœuvre joue encore un grand rôle dans la guerre maritime ; « la guerre ne se fait pas seulement avec du matériel » (2). En définitive, aujourd'hui comme hier, la flotte la plus puissante est celle qui a les meilleurs marins. Mais leur éducation doit, pour être complète, commencer de bonne heure et se prolonger fort longtemps. Or « l'État ne peut se charger de ce long apprentissage, et cependant, d'un instant à l'autre, et pour un temps seulement, il peut avoir besoin d'un grand nombre de matelots. La marine marchande est trop faible en France pour pourvoir aux besoins de la flotte en temps de guerre ; elle forme trop peu de mate-

(1) *Code de la pêche maritime*, Introd. p. 4.

(2) Amiral Krantz, ministre de la marine, Chambre des députés, 29 octobre 1888, *Journal officiel* du 30 octobre.

lots pour suffire, sans en souffrir beaucoup elle-même, au recrutement de l'armée navale même en temps de paix » (1).

Ce sera donc la marine de pêche qui formera les matelots de la marine militaire, comme elle forme déjà ceux de la marine marchande. La petite pêche qui les prend dès l'âge de dix ou douze ans est certes une bonne école ; mais, c'est seulement après quelques campagnes de grande pêche que le novice (2) d'hier est un marin consommé. C'est 12.000 marins que la grande pêche tient en haleine en les exposant, chaque année, pendant six mois, aux dangers et aux fatigues d'une longue campagne. L'arrondissement de St-Servan put fournir, en 1854, 4.256 marins et en 1855, 5.360 pour la guerre de Crimée (3).

Cette opinion a aussi des partisans en Angleterre. « C'est peut-être aux équipages baleiniers du Groënland que la nation britannique dut son salut, lorsqu'elle renforça l'escadre de la Manche avec dix mille de ces marins d'élite et qu'on put ainsi rompre les desseins de la flotte française, encouragée par l'absence de lord Nelson (4).

A quel prix reviennent à l'État les marins qui lui

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, Introd. p. 1.

(2) La grande pêche compte 2.500 novices environ.

(3) Loi du 31 juillet 1890, Chambre des députés, Rapport Armez, *Journal officiel* du 10 octobre, n° 719, p. 1285.

(4) Enderby, cité par Thomassy : « Histoire des pêcheries dans les deux mondes », *Revue contemporaine*, septembre 1852.

forme la grande pêche? L'entretien des hommes de la flotte revient à 2.000 francs (1). Or en 1869, on évaluait à 213 francs par homme la dépense occasionnée par les primes. Aujourd'hui, il est vrai, ce chiffre s'est un peu élevé, mais il n'est encore que de 400 francs en comptant 12.500 pêcheurs et en prenant comme base d'évaluation le chiffre de 5 millions prévu au chapitre 41 du budget de 1901, somme qui n'est que rarement employée.

On a vu qu'en dehors de cet avantage politique, la grande pêche a une réelle utilité économique qui, si elle n'est pas la cause déterminante de la création des primes contribue néanmoins à la justifier.

Cette utilité de la grande pêche une fois démontrée, les partisans des encouragements démontrent qu'ils lui sont nécessaires. Ils montrent l'effet désastreux produit par la médiocrité des encouragements accordés à la pêche de la baleine qui est maintenant définitivement abandonnée par nos marins.

Pourquoi ces encouragements sont-ils nécessaires? A cause du désavantage où nos armements se trouvent placés par comparaison avec les Anglais et les Américains. Cette infériorité tient ou bien à la situation des lieux ou bien aux traités politiques.

Au point de vue de la situation des lieux, nos armements sont évidemment peu favorisés. L'éloignement de la région de Terre-Neuve fait perdre à nos navires

(1) Exposé des motifs de la loi du 15 décembre 1880.

un mois par voyage, c'est-à-dire deux mois improductifs sur la saison de pêche ; le coût des armements se trouve augmenté par suite de la diminution du rendement. En Islande, il est vrai, l'inégalité avec les pêcheurs des autres nations est moins grande, mais la pêche qui s'y fait est bien différente.

En second lieu, le *French-Shore* est la moins favorisée des côtes de Terre-Neuve. Le climat est plus rigoureux que sur la côte anglaise et le sol est absolument inculte ; en outre, le poisson y est moins abondant.

Mais le désavantage le plus grand résulte de la situation qui nous est faite à Terre-Neuve par les traités. L'impossibilité où nous sommes d'avoir des établissements fixes nous est très préjudiciable. Elever des cabanes pour y préparer et sécher le poisson, voilà à peu près à quoi se réduit à cet égard le droit de nos pêcheurs ; de sorte que chaque année ils sont obligés de transporter avec eux, outre le personnel, les sels, les engins, les abris et généralement tout ce qui est indispensable aux opérations de pêche (1). Les îles St-Pierre et Miquelon semblent devoir être un centre d'approvisionnement ; malheureusement, à cause de leur pauvreté, elles ne peuvent être d'aucune ressource ; elles ne sont qu'un entrepôt où les navires pêchant aux Bancs déposent au début de la campagne tout ce qui leur sera nécessaire pendant sa durée. Au départ, nos marins doivent enle-

(1) Loi du 15 décembre 1880, Chambre des Députés, rapport Durand, *Journal officiel* du 9 juillet, n° 2770.

ver tous les objets ayant servi à la manutention des produits ou les faire garder par des insulaires.

De plus, on a vu les vexations de toutes sortes auxquelles sont en butte nos pêcheurs de la part des Terre-Neuviens, notamment pour la boëtte.

Le transport est, on le sait, un élément essentiel du prix ; or, après avoir pêché le poisson avec plus de dépense, nous le transportons à un prix plus élevé. C'est là encore un désavantage sérieux pour nos armements. Il résulte de ce que notre marine marchande a vu disparaître, au XIX[e] siècle, ses meilleurs éléments de fret, ce qui est la cause d'une faiblesse qui la rend incapable de suffire au recrutement de la marine militaire. Il lui reste la grande pêche. On sait qu'elle a, grâce aux primes, le monopole des exportations. Notre cabotage approvisionne les ports d'armement (1). Ce serait donc porter à notre marine marchande un coup mortel que de supprimer les encouragements.

Ce désavantage de notre position apparaît clairement si on la compare avec celle des Anglais ou des Américains.

Les Anglais sont en possession exclusive des meilleures pêcheries. Ils ont pu fonder sur la côte méridionale de Terre-Neuve des établissements permanents, favorisés par la douceur du climat et la fertilité du sol. Leurs armements consistent en goëlettes de 80 tonneaux

(1) Cf. *suprà*, Introduct.

environ ayant un équipage de quatre ou cinq hommes au plus, et qui plusieurs fois par saison, retournent à St-Jean pour débarquer le poisson capturé. Les pêcheurs anglais peuvent en outre commencer la pêche plus tôt, dès que la banquise est détachée. La sècherie est pratiquée par des femmes et des enfants et l'on a le temps de sécher, même les derniers produits. De plus, quand la pêche de la morue est terminée, les pêcheurs se livrent à celle du hareng et des veaux marins, nombreux en hiver et qui donnent de l'huile et des peaux.

Les Américains sont eux aussi, plus favorisés que les Français. Ils pêchent près de leurs côtes, sur des embarcations légères. Ils salent provisoirement et sèchent à leur retour au port d'armement, où sont employés des femmes et des enfants. La proximité des lieux de pêche leur permet de faire plusieurs voyages dans la même saison.

Les conséquences d'une telle différence sont faciles à comprendre. Au point de vue de la qualité, nos produits sont inférieurs à ceux des Anglais et des Américains : cela tient aux mauvaises conditions dans lesquelles se font la préparation et le transport du poisson. Sous le rapport de la quantité, nous sommes aussi en état d'infériorité proportionnellement à la force des armements. Il en résulte que « la morue de pêche anglaise ou américaine peut se vendre à des cours très inférieurs au prix de revient de la morue française et les grands marchés nous seraient bientôt fermés si nous cessions de

balancer à l'aide d'encouragements, sagement combinés, les désavantages d'une telle situation (1) ».

Les encouragements ont donc pour but de combler la différence entre le prix de revient et le prix de vente, en assurant à l'armateur un bénéfice. De plus, par l'action prohibitive du droit de douane sur les produits de la pêche étrangère, on assure aux armateurs français le marché intérieur.

L'Angleterre a, elle aussi, pratiqué les primes. Elle a pu les supprimer dès 1822 à cause de l'importance de sa marine marchande et surtout de sa position à Terre-Neuve. Néanmoins, les partisans des primes font observer que depuis ce temps la pêche à la baleine, jadis florissante, languit ; la véritable raison serait plutôt que les armements ont changé de centre, à cause de l'éloignement grandissant de la baleine : c'est maintenant l'Australie, où beaucoup d'armateurs anglais se sont installés, et l'Amérique qui pratiquent cette pêche.

Il faut d'ailleurs noter que la prime de 8 0/0 de la valeur des navires construits au Canada, profite à la pêche ; c'est cependant assez peu si l'on songe qu'un navire dure vingt ans.

Les Américains, pendant longtemps, ont accordé des primes à la pêche de la morue (2), mais jamais à celle de la baleine toujours très florissante. Ils ne donnaient cependant qu'une prime à l'armement et

(1) Loi du 28 juillet 1860, rapport Ancel, *Moniteur* du 8 juillet.
(2) Lois du 1er septembre, du 23 juillet 1789 et du 29 juillet 1813.

n'ont jamais pratiqué celles à l'exportation. La prime était de 3 dollars par tonneau pour les navires de moins de 30, et 4 dollars pour les navires plus grands, jusqu'à 360 dollars. Ces encouragements furent supprimés par la loi du 20 juin 1866 (1).

§ 2. — Arguments des adversaires des encouragements.

Les adversaires des primes prétendent que les intérêts nationaux ne sont qu'un prétexte et que les encouragements ne favorisent que les intérêts des armateurs : « Les intérêts de la marine n'ont été invoqués que longtemps après la création des primes, et cette considération n'a été produite après coup que pour en obtenir la conservation », disait en 1832, M. d'Argout à la Chambre des députés (2). « Les autres peuples, faisait remarquer Michel Chevalier, ont pratiqué ce système de primes ; ils ont été édifiés avant nous, ils l'ont répudié. » Nous eussions dû le faire en 1832 puisqu'on savait à quoi s'en tenir (3).

Au point de vue économique les adversaires des encouragements disent qu'il est absurde de donner des encouragements à une industrie qui est restée stationnaire ou même a diminué, alors que les autres ont

(1) Loi du 3 août 1870, exposé des motifs, *Journal officiel* du 16 août.

(2) Séance du 25 mars 1832, ***Moniteur*** du 26.

(3) Discussion de la loi du 3 août 1870, séance du Sénat du 22 juillet, *Journal officiel* du 23.

grandi. Cette opinion trouve un appui dans celle d'un officier ayant commandé la station de Terre-Neuve et qui dit qu'on y pêche « dans le respect de la routine » (1). Cela prouve que « le système d'encouragements donné à l'industrie de la pêche de la morue est un système impuissant et stérile, qui ne sert qu'à perpétuer l'infériorité de cette industrie par rapport à toutes les autres branches de l'industrie nationale, parce qu'il est dans la nature humaine que lorsque vous assurez à une industrie, sans qu'elle ait d'efforts à faire, de grands profits, des avantages énormes, elle ne se donne aucune peine et n'accomplit aucun progrès » (2).

Le seul résultat des encouragements, selon Michel Chevalier, c'est de faire payer au consommateur français le poisson à un prix exorbitant.

Quant à l'argument principal invoqué par les partisans des primes : la grande pêche forme des matelots, Michel Chevalier va jusqu'à dire que la marine française serait au contraire intéressée à ce qu'on prît un système tout opposé : la pêche du hareng, non soumise à « un régime de serre-chaude », grandit sans cesse et fournit à la flotte un nombre croissant de matelots. La vraie pépinière de la flotte, c'est la petite pêche qui forme les marins pour la grande pêche.

Est-il exact de dire que l'Etat ne peut pas former lui-même ses matelots ? Les adversaires des primes di-

(1) *Les pêcheries de Terre-Neuve et les traités.*
(2) Michel Chevalier, *loc. cit.*

sent que c'est faux, et qu'il y a d'ailleurs disproportion entre le subside payé pour l'éducation des matelots et cette éducation elle-même. Il faut considérer, en premier lieu que, parmi les 12.000 marins de la grande pêche, beaucoup sont impropres au service ou le sont devenus, et l'on arriverait facilement à défalquer de ce nombre un tiers (1). En second lieu, parmi les inscrits provisoires, quelques-uns deviendront des marins, mais les sécheurs ou graviers le deviennent rarement. Ce sont des journaliers des campagnes, qui seraient de tristes recrues pour la marine (2). Quant aux marins des Bancs, ce sont des hommes faits, ayant accompli leur service militaire ; c'est l'Etat qui fait leur éducation pour les armateurs. « L'Etat ne nous paraît donc pas, dit un officier de marine, avoir, au point de vue militaire, plus d'intérêts engagés dans la question des grandes pêches qu'il n'en a dans toute autre branche de son commerce maritime et tout nous porte à croire qu'en les favorisant, par des mesures spéciales, il ne fait qu'augmenter les bénéfices déjà considérables des armateurs (3). » En 1832, d'Argout disait déjà : « En dépensant 3 millions nous n'avons pas eu plus de matelots pêcheurs que lorsque nous ne dépensions que 365.000 francs (4) ».

(1) H. Say, « Des primes d'encouragement pour les grandes pêches », *loc. cit.*

(2) *Les pêcheries de Terre-Neuve et les traités.*

(3) *Les pêcheries de Terre-Neuve et les traités.*

(4) Chambre des députés, séance du 25 mars 1832, *loc. cit.*

Les adversaires du système des primes en général sont particulièrement hostiles aux primes à l'exportation, qui, disent-ils, font double emploi avec les primes d'armement, puisqu'elles ont également pour effet de faciliter la vente des produits à l'étranger, et parce que les morues exportées jouissent des deux primes.

Le système des encouragements à l'exportation revient à payer les étrangers et les habitants des colonies pour consommer les produits de notre pêche : c'est le contribuable français qui comble le déficit d'une mauvaise opération. A ce compte, il serait préférable que ce fussent les Français qui en profitassent (1). Le droit sur l'importation des produits de la pêche étrangère contribue au contraire à accentuer ce résultat.

En effet, comme la morue revient aux armateurs français plus cher que son prix de vente sur les marchés coloniaux ou étrangers, on leur donne une prime pour combler la différence. Mais ce n'est qu'une première raison. « Ce qui détermine en effet le taux de la prime d'exportation, c'est essentiellement l'étendue du sacrifice qu'il faut faire pour amener les étrangers à donner la préférence à notre poisson (2). »

Ces primes sont actuellement de 20 francs, 16 francs et 12 francs. Si des primes aussi élevées sont nécessai-

(1) Paul de Lajonkaire, « Des primes à la pêche », *Journal des économistes*, t. XXXII ; H. Say, *loc. cit.*

(2) H. Say, *loc. cit.*

res, cela provient des encouragements eux-mêmes. En effet, le poisson de pêche française, en raison de l'intérêt de l'armateur à obtenir le plus grand poids possible, est séché moins complètement et moins travaillé que la morue anglaise ou la morue américaine ; de sorte que, au lieu de 100 kilogrammes, on en obtient 120 ou 130. La prime touchée se trouve augmentée, mais la qualité du produit s'en ressent (1).

Si l'on admet un instant le point de vue de l'intérêt militaire où se placent les partisans des encouragements,les primes à l'exportation sont inutiles, puisque c'est surtout la pêche avec sècherie qui en profite. Or, cette pêche forme des marins moins exercés que celle des Bancs et d'Islande ; elle est cependant doublement favorisée.Les primes d'exportation ne profitant guère qu'à un tiers de la pêche, en les supprimant, on ne risquerait que de réduire le nombre des pêcheurs de 12.000 à 8.000 (2).

La conclusion des adversaires des encouragements se devine. « A quoi bon vouloir donner à la pêche le grand développement qu'elle a eu à certaines époques, chez certains peuples ? Il est des obstacles naturels qu'il n'est pas sage de chercher à vaincre, des causes de déclin auxquelles il faut se résigner (3). » Ils préconisent la

(1) Rouher, discussion au Sénat de la loi du 3 août 1870, *loc. cit.* On a vu plus haut qu'il faut compter,surtout parmi les causes d'infériorité de nos produits, les mauvaises conditions dans lesquelles se fait leur préparation et leur transport.

(2) H. Say, *loc. cit.*

(3) De Lajonkaire, *loc. cit.*

liberté avec, comme correctif, le monopole du marché intérieur et du marché colonial.

Par la suppression des primes, serait abolie en même temps l'étroite réglementation tendant, avec assez d'insuccès d'ailleurs, à réprimer les fraudes, « la véritable lèpre du commerce maritime » (1).

« Nos pêcheurs peuvent, en effet, acheter la morue des *traders* anglais et l'exporter avec prime ; l'administration n'a pas de moyens de contrôle assez actifs pour s'en apercevoir (2). » C'est là une circonstance dont tirent partie les adversaires des encouragements. « Le système de primes, dit l'un deux, constitue un mode d'encouragement vicieux en lui-même, quand la fraude ne contribuerait pas à le vicier plus encore (3). »

Sous un régime libéral, au contraire, la grande pêche se transformerait et se développerait.

§ 3. — Conclusion.

Quelle que soit l'opinion qu'on ait sur les encouragements en général, il semble qu'il faille abandonner ici les objections de principe et examiner si le système des primes contribue à maintenir contre tant de rivaux notre puissance maritime.

Nous négligerons le reproche fait à la grande pêche

(1) Marec, *Dissertation sur la pêche de la morue*, p. 14.
(2) *Les pêcheries de Terre-Neuve et les traités.*
(3) Louis Reybaud, *Journal des économistes*, tome XV, p. 143.

de n'avoir pas progressé à l'égal de beaucoup d'autres industries. Si elle était plus florissante, il n'y aurait pas lieu de lui accorder des encouragements, et ceux-ci n'existent, on l'a vu, qu'en raison de l'intérêt que croit avoir l'État à soutenir une industrie qui est utile au recrutement de sa flotte. C'est donc là le véritable point de discussion.

Evidemment, il y a une grande part de vérité dans les objections faites au motif invoqué en faveur du système des primes : l'importance militaire de la grande pêche maritime.

Sans doute, beaucoup de sécheurs, de graviers, ne feront jamais des marins, mais faut-il parce qu'il y a quelques non-valeurs abandonner à son sort la grande pêche tout entière ? Nous ne le croyons pas : ce serait lui porter un coup mortel, car il semble bien que les encouragements lui soient nécessaires. Croit-on alors que ces 12.000 marins privés de leur emploi en trouveraient un dans la marine commerciale qui n'est guère prospère ? Notre marine militaire perdrait donc un appoint qui lui est nécessaire pour se recruter.

Le principe des encouragements à la grande pêche une fois admis, il paraît bien qu'il y ait aussi nécessité de maintenir les primes les plus attaquées : celles accordées à l'exportation. En effet, la prime d'armement est trop faible pour avoir une grande influence (1).

(1) Cauwès, *Cours d'économie politique*, t. II, n° 770. Le chiffre global annuel des primes d'armement est en moyenne de 650.000 francs.

Il faudra donc, ou l'augmenter, ou bien maintenir la seconde prime, sous peine de voir diminuer nos exportations, ce qui aurait pour conséquence, tout d'abord, l'avilissement des prix sur le marché intérieur, et ensuite, la diminution des armements. On voit donc que les primes à l'exportation ne profitent pas seulement à une partie, un tiers selon leurs adversaires, de la grande pêche, mais à celle-ci tout entière.

En dehors de leur avantage spécial qui est de permettre à nos produits de soutenir sur les marchés extérieurs la concurrence des produits étrangers dont le prix de revient est moins élevé, les exportations ont encore cet autre d'encourager la marine commerciale, et particulièrement la navigation au long cours qui forme d'excellents marins : on a pu dire qu'on a des matelots « dans la proportion du fret que le commerce peut se procurer » (1). La marine marchande contribue aussi à l'extension de nos relations commerciales et à l'ouverture de débouchés pour notre industrie.

Quant au reproche fait aux primes d'exportation d'encourager la pêche qui offre le moins de ressources au point de vue militaire, il n'est pas justifié : on verra, au contraire, dans l'exposé de la loi de 1851, que la pêche avec sècherie est celle qui profite le plus à notre marine de guerre.

(1) Block, *Dictionnaire général de la politique*, article « Pêches ».

DEUXIÈME PARTIE

EXAMEN DES ENCOURAGEMENTS

I. — LES ENCOURAGEMENTS DIRECTS.

CHAPITRE PREMIER

LA LOI DE 1851. — SON ESPRIT ET SON BUT.

La loi de 22 juillet 1851 a coordonné les lois antérieures en les modifiant.

Son but en accordant des encouragements à la grande pêche est, comme le dit M. Ancel (1), de favoriser le recrutement de nos marins, non de protéger les intérêts particuliers d'une industrie.

Partant de ce principe, cette loi arrive conséquemment à graduer les encouragements suivant les services rendus à la marine militaire. A ce point de vue, elle fait une distinction entre les deux catégories de pêche :

(1) « Rapport sur la loi du 22 juillet 1851 », *Moniteur* du 13 mai 1851.

celle avec sècherie, celle avec salaison à bord, et donne la préférence à la première pour deux raisons.

La principale est que, la pêche avec sècherie forme un plus grand nombre de marins. Elle donne à l'inscription maritime des gens qui ne lui appartenaient pas auparavant et qui,sans elle,n'en auraient probablement jamais fait partie. Nous avons vu, dans l'étude critique du système des encouragements, que cette opinion est en grande partie fondée et que,s'il y a parmi les sècheurs des gens qui ne seront jamais des marins, il y en a cependant beaucoup qui, prenant goût à la pêche, après deux ou trois campagnes le deviendront. La première année, ils sont employés à terre aux opérations de sècherie ; la seconde, ils montent les bateaux pêcheurs et pratiquent une navigation continuelle. Après trois campagnes, ils sont classés et, toute leur vie, font partie de l'inscription maritime. Fort peu renoncent à la navigation après trois campagnes (1).

La seconde raison, c'est que seule, la morue sèche s'exporte,et c'est là une grande ressource pour notre marine au long cours dont on a rappelé plus haut l'utilité au point de vue de l'éducation des marins et des débouchés de notre industrie ; elle a encore cet avantage bien concordant avec le système des primes, de maintenir par son exportation les prix sur le marché intérieur.

(1) Rapport Ancel, *loc. cit.*

A cette préférence accordée par la loi, on peut répondre qu'au point de vue de la qualité des marins, la pêche sans sècherie qui se fait à l'ancre, comme aux Bancs, ou sous voiles, comme en Islande, aux îles Féroë et au Dogger-Bank est bien préférable : les dangers de toute nature qui menacent les pêcheurs qui la pratiquent en font une école supérieure à la première.

Ceci est vrai, certes, et tellement vrai que c'est précisément la raison pour laquelle cette pêche forme peu de matelots. Elle n'emploie guère que ceux qui sont déjà formés et qui pour la plupart ont déjà fait leur service militaire. Ici donc ce sont les rôles qui sont renversés : c'est l'État qui est l'éducateur des matelots de la grande pêche (1). Au contraire, la pêche sur la côte de Terre-Neuve n'exige pas des matelots exercés : mais ils se forment peu à peu.

En outre, la pêche sans sècherie emploie le moins d'hommes possible : elle est plus productive et à moins de frais que la pêche avec sècherie qui a besoin d'embarquer un personnel supplémentaire pour les opérations de sècherie. La loi établit donc une compensation (2).

Cette opinion du législateur a déterminé le mode de répartition des primes : il a voulu favoriser la pêche avec sècherie et les exportations.

(1) *Les pêcheries de Terre-Neuve et les traités.*

(2) Chasseloup-Lambat, ministre de la marine, Discussion de la loi du 22 juillet 1851, *Moniteur* du 10.

Voici, calculés sur 100 tonneaux de jauge, les chiffres compara-

La loi du 22 juillet 1851, comme les lois précédentes, distingue deux catégories de primes : les primes d'armement et les primes sur les produits de la pêche.

Les premières accordées à l'armateur, au départ du navire, calculées par homme d'équipage, sont graduées selon l'importance de la pêche primée au point de vue militaire ; elles sont communes à tous les armements. On a critiqué la faveur dont est encore ici l'objet, au point de vue du chiffre de la prime, la pêche avec sècherie ; puisqu'elle emploie plus d'hommes, et comme la prime d'armement est calculée sur le nombre d'hommes, elle reçoit par cela même ce qui lui est dû. C'est exact : mais depuis 1841, la pêche en Islande reçoit une prime égale, sans être assujettie comme elle à un minimum d'équipage. S'il y a une injustice commise envers les autres pêches, la pêche avec sècherie n'est pas seule à en profiter.

Les secondes, au contraire, sont accordées proportionnellement aux produits exportés, et elles varient

tifs du nombre d'hommes employés par les différentes navigations :

Grand cabotage.	6 hommes.
Long cours.	8 »
Petit cabotage.	8 »
Pêche au Grand Banc	13 »
Pêche en Islande.	17 »
Pêche à St-Pierre et Miquelon	18 »
Pêche à la côte de Terre-Neuve. . . .	30 »

Ces chiffres sont extraits du rapport de M. Durand, député, sur la loi du 15 décembre 1880 (*Journal officiel*, Chambre, annexe n° 2770, p.7830) M. Ancel dans son rapport au Corps législatif sur la loi du 28 juillet 1860 avait donné des chiffres identiques (*Moniteur* du 8 juillet).

suivant la destination des produits et le lieu où ils ont été séchés. Seule, en effet, la morue sèche est exportable et profite de ces primes. Le poisson séché sur les lieux de pêche bénéficie à l'exportation de la plus haute prime. La pêche avec sècherie est donc doublement favorisée : elle bénéficie, avec la pêche d'Islande, de la prime d'armement la plus élevée et profite seule de la plus haute prime accordée à l'exportation. Il faut cependant noter qu'une prime sur les produits, celle accordée à l'importation des rogues, peu importante d'ailleurs, profite également aux deux catégories de pêches.

Nous allons étudier dans le détail ces deux sortes de primes et donner pour chacune les conditions mises à leur obtention.

CHAPITRE II

LES PRIMES D'ARMEMENT.

SECTION I. — **Leur répartition.**

§ 1er. — Quotité des primes d'armement.

L'article 1er de la loi du 22 juillet 1851 distingue quatre primes d'armement.

En premier lieu, il accorde à la pêche avec sècherie soit à la côte de Terre-Neuve, soit à St-Pierre et Miquelon, soit sur le Grand-Banc une prime de 50 francs par homme d'équipage. Son chiffre global est de 290.000 fr.

Ce taux est celui de l'ordonnance du 30 octobre 1816. Il n'a subi qu'une réduction momentanée en 1836. Cette pêche avec sècherie sur les lieux de pêche est, on l'a vu, celle qui profite le plus au recrutement maritime : aussi bénéficie-t-elle de la prime la plus élevée et que notre article n'accorde pas aux sècheries faites en France. Nous verrons se manifester à nouveau la même faveur au sujet des primes à l'exportation.

La loi du 28 juillet 1860, article 1er, en astreignant au minimum d'équipage les goëlettes de St-Pierre et Miquelon expédiées pour la pêche au Grand-Banc, au

Banc de St-Pierre, dans le golfe de St-Laurent et sur les côtes de Terre-Neuve, avait reconnu leur droit aux primes d'armement.

La loi du 15 décembre 1880, complète celle de 1860 en l'étendant, ce qui était dans son esprit sinon dans son texte, aux embarcations et à la pêche sur les côtes de St-Pierre et Miquelon. L'exclusion tacite de la loi de 1860 avait pour effet d'atteindre les petits pêcheurs astreints cependant, eux aussi, à l'inscription maritime et qui ont plus besoin d'encouragement que les grands (1). Elle n'était guère admissible : la pêche se fait comme sur les côtes de Terre-Neuve et les pêcheurs jouissaient déjà, comme ceux de Terre-Neuve, des primes sur les produits. Cette addition ne doit d'ailleurs grever le budget que de 40.000 francs environ (2).

Puisque nous parlons de St-Pierre et Miquelon, notons qu'indépendamment de la prime allouée par l'État, une prime de 50 francs par homme est accordée par le budget local aux petits pêcheurs qui se livrent à la pêche au French-Shore. De plus, 4.000 francs sont accordés par le département de la marine pour être répartis entre les embarcations de petite pêche qui ont pratiqué la pêche à Terre-Neuve .

La pêche dans les mers d'Islande bénéficie aussi de la prime de 50 francs par homme d'équipage.

(1) Loi du 15 décembre 1880, exposé des motifs, *Journal officiel*, Sénat, annexe no 7, p. 11.600.

(2) Rapport Durand, *Journal officiel.*

C'est le chiffre déjà adopté par la loi du 25 juin 1841. On en donne comme raison que cette pêche forme d'excellents marins (1). Cette prime est, au total, de 194.000 francs.

Il en est cependant ainsi de celle du Grand-Banc, qui n'est pas favorisée d'une prime aussi élevée : il est probable que le législateur a voulu, autant qu'il lui était possible, encourager pour celle-ci les armements doubles ou, de façon générale, les armements avec sècherie prévus dans la prime précédente. En effet, la pêche au Grand-Banc sans sècherie ne jouit que d'une prime de 30 francs, dont le total est, en moyenne, de 63.000 francs.

En dernier lieu, la loi du 31 juillet 1851 prévoit une prime de 15 francs pour la pêche au Dogger-Bank. Ce chiffre n'a été l'objet d'aucune modification depuis sa première fixation et n'atteint pas, au total, 12.000 francs

Jusqu'en 1900 la répartition des primes est restée telle que l'avait faite la loi de 1851.

Cependant nos armateurs commençaient à pratiquer la pêche dans la zone des îles Féroë, et il s'agissait de savoir si cette pêche était implicitement comptée par la loi de 1851 dans celle d'Islande et bénéficiait aussi de la prime de 50 francs par homme accordée à cette dernière.

Le Conseil d'Etat déclarait que les îles Féroë et les îles de l'Ecosse septentrionale ne sont pas une dépen-

(1) Loi du 22 juillet 1851, rapport Ancel.

dance géographique de l'Islande et qu'en conséquence, le régime d'encouragement relatif à la pêche en Islande ne leur était pas applicable. En effet, selon la définition de l'article 13 de la loi du 30 janvier 1893, l'Islande fait partie de la navigation au long cours, tandis que les îles Féroë rentrent dans le cabotage international.

Cependant le Conseil d'Etat émit l'avis que la pêche aux îles Féroë méritait d'être encouragée au moins au même degré que celle au Dogger-Bank, et qu'il serait utile de compléter l'article 1er de la loi de 1851, en créant une zone intermédiaire entre l'Islande et le Dogger-Bank.

C'était dire que cette prime ne devait être ni égale à celle de l'Islande ni inférieure à celle de la pêche au Dogger-Bank ; aussi la loi de 1900 la fixa-t-elle à 30 francs (1).

C'est donc une cinquième catégorie de primes d'armement que crée la loi de 1900. Cette addition, selon les prévisions de ses promoteurs, ne doit pas entraîner de nouvelles dépenses. En effet, une partie des navires qui pratiquent la pêche d'Islande iront aux îles Féroë ; par contre, comme la prime est supérieure à celle du Dogger-Bank, celui-ci sera abandonné par beaucoup de pêcheurs. En fin de compte il y aura compensation (2).

(1) Exposé des motifs de la loi du 29 décembre 1900, *Journal officiel*, Chambre, annexe nº 1619, p. 1605.

(2) Loi de 1900, rapport Godin, *Journal officiel*, Sénat, annexe 355, p. 738.

« Cette zone est comprise entre le 63e degré de latitude nord (limite nord), le 56e degré de latitude nord (limite sud), le méridien de Paris (limite est) et le 15e degré de longitude ouest (limite ouest) (1). »

Cette délimitation fut fixée ainsi par le Sénat à la suite d'un amendement de M. Huguet (2). Le projet primitif était ainsi conçu :

« Cette zone est comprise entre le 63e degré de latitude nord (limite nord), le 60e degré de latitude nord (limite sud), le 7e degré de longitude ouest (limite est) et le 15e dégré de longitude ouest (limite ouest). » Mais les armateurs avaient trouvé cette délimitation trop étroite, parce qu'elle ne comprenait pas les archipels des Shetland, des Orcades et des Hébrides (3).

Telle est la répartition des primes d'armement. Ce sont les chiffres de la loi du 25 juin 1841 qui ont été maintenus. La loi du 22 avril 1832 avait aussi adopté cette répartition, sauf pour la pèche d'Islande qui ne recevait qu' une prime de 30 francs. On voit que le chiffre de ces primes est peu élevé. Toute la faveur du législateur s'est portée sur les primes accordées aux produits de la pêche. Lors de la discussion de la loi, l'avis contraire fut cependant exprimé. M. Lestiboudois proposa de réduire uniformément à 12 francs les pri-

(1) Loi du 29 décembre 1900, art. 2, § 3.

(2) Discussion au Sénat, 13 décembre 1900, *Journal officiel* du 14, p. 963.

(3) Rapport Guillain à la Chambre des députés, *Journal officiel*, 1900, annexe 2077, p. 268.

mes accordées aux produits exportés, soit pour les pays étrangers, soit pour les colonies. « Une prime plus élevée, n'a pour résultat, disait-il, que de favoriser les consommateurs étrangers, sans avantage pour notre marine, au grand détriment de nos finances et de nos consommateurs (1). » Il demanda l'augmentation de la prime d'armement à 100 ou à 150 francs, comme étant plus propre à encourager la pêche, moins coûteuse et plus équitable.

M. de Chasseloup-Laubat, ministre de la marine et des colonies, répondit que le système du projet était d'accord avec le but poursuivi : former le plus de marins possible. Il démontra que le résultat ne serait pas le même avec le système de M. Lestiboudois. En premier lieu, si la prime était uniforme, les armateurs expédieraient de préférence au Grand-Banc où la pêche est plus productive (un homme y pêchant 5 à 6.000 kilogrammes de poisson, au lieu de 3.000 à la côte). Alors, comme cette pêche n'emploie que des marins exercés, on ne formerait pas de marins nouveaux. Par l'abandon de la côte et la difficulté où nous sommes d'avoir du capelan, le monopole de la pêche appartiendrait aux Anglais.

Il prit ensuite le chiffre de 300 francs comme prime d'armement à donner (M. Lestiboudois n'avait parlé que de 150 fr.) et montra que le chiffre global des primes ne serait pas sensiblement inférieur à celui du projet.

(1) Loi du 22 juillet 1851, discussion générale, séance du 24 juin, *Moniteur* du 25.

Quant à la question d'équité, la loi sur les encouragements a un but national, non commercial : ce qu'elle veut, c'est agir en faveur de notre marine qui a perdu avec le commerce colonial ses meilleurs éléments de fret, sans avoir, en retour, les frets lourds des Anglais et des Américains. Les chemins de fer nuisent aussi beaucoup à la navigation (1).

M. Lestiboudois s'étonna d'entendre dire que la pêche aux Bancs et en Islande ne forme pas de marins. S'il en était ainsi aucune navigation n'en formerait et l'on n'exercerait que des marins tout formés. Les primes à l'armement ont les avantages suivants : en premier lieu, on est certain que la prime n'est pas donnée pour faire baisser le prix du poisson à l'étranger ; ensuite, qu'elle profite à la navigation et non aux spéculateurs. Il fit enfin valoir une troisième raison : par la prime unique à l'armement le marché français bénéficierait, comme tout le monde, de l'abaissement de prix causé par les primes.

Après une remarque du rapporteur, M. Ancel, qui fit observer que le système du projet était le résultat d'une longue expérience, l'amendement de M. Lestiboudois fut rejeté (2).

En vertu de l'article 3 de la loi de 1851, la prime d'armement n'est accordée qu'une fois par campagne, quand même le navire aurait fait plusieurs voyages dans la

(1) *Ibid.*
(2) Loi du 22 juillet 1851, séance du 9 juillet, *Moniteur* du 10.

même saison (1). La mesure a été prise pour empêcher de faire compter deux fois les hommes embarqués (2). M. Beaussant en donne une autre raison qui ne nous paraît pas la vraie. Cette disposition aurait, selon lui, pour but de ne pas favoriser aux dépens des autres un navire qui l'aurait déjà été assez par les circonstances pour pouvoir faire plusieurs voyages (3).

§ 2. — Hommes susceptibles de compter pour la prime.

La loi de 1851 distingue deux catégories d'hommes susceptibles de compter pour la prime :

1° Ceux qui sont inscrits définitivement aux matricules de l'inscription maritime ;

2° Ceux qui, n'étant que provisoirement inscrits, n'auront pas atteint l'âge de 25 ans à l'époque du départ (4).

La loi du 28 juillet 1860, article 1er, qui a abaissé pour cette dernière catégorie l'âge de vingt-cinq ans à vingt-deux, n'a fait qu'appliquer la pensée qui avait guidé le législateur de 1851. En effet, en fixant une limite d'âge, celui-ci jugeait que les hommes qui avaient dépassé leur vingt-cinquième année sans être classés, c'est-à-dire sans avoir déjà fait trois campagnes, ont peu de chances de faire de bons marins. Le métier de marin demande à être pratiqué de bonne heure ; les hommes qui en-

(1) *Sic* : Loi du 22 avril 1832, art. 4, § 1er.
(2) Rapport Ancel.
(3) Beaussant, *Code maritime*, t. II, p. 182.
(4) *Sic* : Loi du 22 avril 1832, art. 4, § 2.

trent dans le métier à vingt-cinq ans ne peuvent être inscrits qu'à vingt-huit ; le but de la loi n'est pas atteint. « Votre commission, dit le rapporteur de la loi de 1860, M. Ancel, a pensé avec le gouvernement que la loi doit vouloir, en effet, favoriser les vocations maritimes et non pas payer des hommes que leur âge porterait bientôt à renoncer à leur profession (1). » Mieux vaut leur substituer des novices de seize à vingt ans qui auront plus de temps devant eux et dont la vocation est plus certaine. L'abaissement de la limite d'âge leur facilite un emploi qu'ils trouvent parfois difficilement.

En 1860, le gouvernement avait proposé d'abaisser la limite d'âge à vingt ans. Mais les chambres de commerce réclamèrent et, transactionnellement, la commission du Corps législatif proposa l'âge de vingt-deux ans qui fut accepté par le Conseil d'Etat et adopté par le Corps législatif.

« Nous croyons, disait le rapporteur, qu'il y a aussi un intérêt réel à exciter à se faire marins des jeunes gens qui, n'ayant plus rien à craindre de la conscription, n'entreront dans la marine qu'avec la perspective de certains avantages. » Cette modification de la loi de 1880 a été reproduite par celle du 15 décembre 1880.

Il a été décidé, par interprétation des termes *époque de départ*, employés par l'article 3 de la loi de 1851 et l'article 1er de la loi de 1860, qu'un marin partant à

(1) Loi du 28 juillet 1860, rapport Ancel, *Moniteur* du 8 juillet.

St-Pierre pour s'embarquer sur une goëlette de la colonie, et n'ayant pas plus de vingt-deux ans à l'époque du départ de France, mais ayant dépassé cet âge au moment de son embarquement à St-Pierre, ne donne pas droit à la prime d'armement (1). En effet, les dispositions relatives aux primes sont de droit étroit, et notamment pour les conditions imposées à la composition des équipages.

Les primes d'armement ont pour base l'homme effectivement embarqué et porté sur le rôle d'équipage au moment du départ du navire pour sa campagne de pêche (2).

L'article 3 de la loi de 1851 ne spécifie pas que les hommes donnant droit à la prime, et notamment les inscrits provisoires, doivent remplir des fonctions de nature à rendre leur inscription définitive. En conséquence, l'article 2 du décret du 29 décembre 1851 (3) décide que les inscrits définitifs et les inscrits provisoires de moins de 25 ans donnent droit aux primes d'armement quel que soit leur emploi.

(1) Dépêche du ministre de la marine au gouverneur des îles St-Pierre et Miquelon, 17 juillet 1889, *Bulletin administratif des îles St-Pierre et Miquelon*, 1889, p. 187.

(2) Dépêche du ministre de la marine et des colonies au commandant des îles de St-Pierre et Miquelon, 30 janvier 1886, *Ibid.*, 1886, p. 7

(3) Ce décret rendu par application de l'article 7 de la loi du 22 juillet 1851, a été prorogé jusqu'au 30 juin 1891 par le décret du 17 septembre 1881. Depuis, l'administration le considère comme étant resté en vigueur, bien qu'il n'ait été l'objet d'aucune prorogation nouvelle. — Cf. décret du 7 avril 1898.

En dehors des deux catégories prévues par la loi de 1851, aucun homme de l'équipage ne peut compter pour la prime. Il en est évidemment de même de ceux qui, inscrits ou non, sont embarqués sous le nom de *passagers* ou sous tout autre et vont à Terre-Neuve et à St-Pierre pour faire la pêche pour leur propre compte (1), puisqu'ils ne font pas partie de l'équipage.

SECTION II. — **Conditions de fond.**

§ 1. — Nationalité des armements.

Les primes d'armement, par application d'une règle générale que nous retrouverons plus loin, à propos des primes sur les produits, ne sont accordés qu'aux armements effectués par bâtiments français. C'est une conséquence du but d'utilité nationale que se proposent les encouragements.

L'armateur qui aurait reçu ou demandé des primes hors de cette condition serait passible de paiement du double des primes reçues ou demandées (2).

§ 2. — Du minimum d'équipage.

L'article 2 de la loi de 1851 prévoit comme condition

(1) Loi du 22 juillet 1851, art. 7 ; décret du 29 décembre 1851, art. 2. — *Sic* : Conseil d'Etat, 13 août 1861 (D. 61.3.75). Cette décision était déjà celle de l'ordonnance du 26 avril 1833 (art. 2).

(2) Loi du 22 juillet 1851, art. 16.

des primes d'armement un minimum d'équipage que devront avoir les navires expédiés pour la pêche avec sècherie, soit à Terre-Neuve, soit à St-Pierre et Miquelon, soit au Grand-Banc. Ce minimum date de la loi du 22 avril 1832 (1) ; il avait été demandé par les armateurs eux-mêmes dont il protège les intérêts (2).

Au point de vue où s'est placé le législateur, il assure le recrutement maritime, but des primes. Il garantit en outre l'exercice d'une pêche effective. La commission préparatoire de la loi de 1851, qui approuvait cette disposition, fit remarquer que le gouvernement pourrait élever ce minimum s'il était nécessaire, puisqu'il est réglé par décret. Les avantages qui sont accordés à la pêche avec sècherie justifient cette obligation. En effet, les armateurs qui la pratiquent peuvent expédier directement des lieux de pêche, sous bénéfice d'une prime de 20 francs, les produits aux colonies et dans les pays transatlantiques, tandis que les navires préparant les produits en vert les doivent rapporter en France et n'ont qu'une prime de 16 francs à l'exportation de ces produits, après qu'ils ont été séchés dans nos ports. Ce minimum, d'abord réglé par le décret de 29 décembre 1851, a été modifié à différentes reprises.

Le décret du 29 décembre 1851, dans son article 1er, réglait ce minimum. Les navires devaient comprendre : dans tout armement pour la pêche soit à St-Pierre, soit

(1) Art. 13.
(2) Loi du 22 juillet 1851, rapport Ancel.

à Terre-Neuve, 50 hommes au moins si le navire jaugeait 158 tonneaux et au-dessus ; 30 hommes, de 100 à 158 tonneaux ; 20 hommes, pour moins de 100 tonneaux ;

Dans les armements pour la pêche au Grand-Banc avec sècherie, au moins 50 hommes si le navire jaugeait 158 tonneaux ou plus ; 30 hommes si le navire jaugeait moins de 158 tonneaux.

On voit qu'il n'y a pas de différence pour le minimum entre les armements doubles et les autres armements pour le Banc avec sècherie. Ces derniers s'en sont plaints vu qu'ils n'ont pas, comme les premiers, une double pêche et ont besoin de moins de monde. C'est exact : mais, les textes ne font une distinction qu'entre les armements avec ou sans sècherie. Le minimum est la condition de la prime de 50 francs.

D'ailleurs une autre solution est impossible, même si l'on diminuait la prime, à cause des fraudes ; en effet, si les navires armés pour la pêche au Grand-Banc avec sècherie n'étaient pas astreints au minimum, ils pourraient faire passer leur cargaison aux pêcheurs côtiers qui sont très souvent dans le même havre et profiter ainsi des avantages accordés à la pêche avec sècherie (1).

L'application de la méthode Moorson (2) ayant fait subir à la plupart des navires armés pour la grande pêche une modification de tonnage, un décret du 10 juin

(1) Hautefeuille, *Code de la pêche maritime,* tit. II, chap. 1er.
(2) Décrets des 24 décembre 1872 et 24 mai 1873.

1879 modifia les paragraphes 2 et 3 de l'article 1er du décret du 29 décembre 1851.

Pour les navires armés pour la pêche de la morue, soit à St-Pierre et Miquelon , soit sur les côtes de Terre-Neuve, le minimum fut fixé à 50 hommes si le navire jaugeait 142 tonneaux et au-dessus, à 30 hommes de 90 à 142 tonneaux et à 20 hommes au-dessous de 90 tonneaux.

Pour le Grand-Banc avec sècherie, l'équipage devait compter 50 hommes pour les navires de 142 tonneaux et au-dessus et 30 hommes pour ceux au-dessous de 142 tonneaux. Par mesure transitoire, les navires francisés, antérieurement au 24 mai 1873 étaient maintenus dans la catégorie que leur assignait leur ancienne jauge, si le mesurage par les procédés de la méthode Moorson avait eu pour effet de les faire passer dans la catégorie supérieure. En effet, l'application de cette méthode, qui avait fait subir à la majorité des navires armés pour la pêche une réduction de tonnage d'environ 10 0/0, avait au contraire élevé le tonnage de certains autres.

Des décrets postérieurs ont abaissé le nombre d'hommes exigé.

Le décret du 16 février 1889, confirmant celui du 7 janvier 1888, fixait le minimum des armements pour St-Pierre et Miquelon ou les côtes de Terre-Neuve à 30 hommes pour les navires de 142 tonneaux et au-dessus ; à 25 pour ceux de 90 à 142 tonneaux ; à 20 pour ceux de moins de 90 tonneaux.

Pour la pêche au Grand-Banc avec sècherie, le minimum était de 30 hommes pour les navires de 142 tonneaux ou plus et de 25 hommes pour ceux d'une jauge inférieure.

Le décret du 12 février 1892 a abaissé à nouveau le minimum d'équipage. Pour la pêche à Terre-Neuve ou à St-Pierre et Miquelon, les navires devront avoir : 25 hommes s'ils jaugent 142 tonneaux et au-dessus ; 20 hommes de 90 à 142 tonneaux ; enfin 15 hommes s'ils jaugent moins de 90 tonneaux.

Pour le Grand-Banc avec sècherie le minimum est de 25 hommes pour les navires de 142 tonneaux et au-dessus et de 20 hommes pour ceux de moins de 142 tonneaux.

La loi de 1851 n'avait pas astreint au minimum d'équipage les goëlettes armées à St-Pierre et Miquelon ; en effet, elles ne bénéficiaient pas des primes. Mais le but de la loi de 1851, en favorisant les navires armés en France pour la pêche avec sècherie, sous la condition d'un minimum d'équipage, était d'accroître le nombre d'hommes employés et de favoriser ainsi le développement de l'inscription maritime.

Pour cela il fallait que le minimum fixé pour chaque navire lui demeurât affecté. Or, quelques armateurs adjoignaient aux navires partis de France des goëlettes attachées à St-Pierre et Miquelon et les armaient avec des marins faisant partie du minimum de leurs armements français. De plus, les colons possédaient aussi des goëlettes qu'ils armaient de la même façon.

Cette pratique avait pour effet, de rendre fictive l'obligation de minimum, puisque l'équipage fixé pour un navire servait à en équiper plusieurs, et d'augmenter les sacrifices du Trésor, sans profit pour notre marine, une double prime, acquise indûment avec l'équipage réglementaire d'un seul navire, devant accroître la somme des produits destinés à l'exportation avec les plus hautes primes. Enfin, elle consacrait au profit de certains armateurs une situation privilégiée inadmissible, puisqu'ils en retenaient les avantages en éludant ses obligations (1).

Aussi, le législateur de 1860 voulut-il rendre cette confusion et ce double emploi impossibles, et il astreignit au minimum d'équipage les goëlettes armées à St-Pierre et Miquelon pour faire la pêche au Grand-Banc, au banc de St-Pierre, dans le golfe de St-Laurent, ou sur les côtes de Terre-Neuve (2).

Tandis que pour les navires de la métropole, ceux-là seuls sont astreints au minimum d'équipage qui pratiquent la pêche, avec sècherie, la loi de 1860 ne fait pas cette distinction pour les goëlettes de la colonie. Il y avait en effet nécessité d'empêcher les équipages des navires français d'embarquer sur les navires de la colonie.

La loi du 15 décembre 1880 a reproduit la disposition de la loi de 1860 en la complétant : elle comprend aussi

(1) Loi du 28 juillet 1860, exposé des motifs, *Moniteur* du 10 juin.
(2) Loi du 28 juillet 1860, art. 1er.

pour le minimum la pêche sur les côtes de St-Pierre et Miquelon et y astreint aussi les embarcations. Comme nous l'avons dit plus haut, le législateur a voulu, en précisant la loi de 1860 à cet égard, faire bénéficier des encouragements, les petits pêcheurs locaux pratiquant la pêche sur les côtes de St-Pierre et Miquelon, ce qui entraînait comme conséquence l'obligation du minimum d'équipage.

Comme corollaire de cette disposition, la loi de 1860, confirmée par celle de 1880, ajoute qu'il ne pourra être embarqué à bord des navires de St-Pierre aucun homme faisant partie de l'équipage d'un navire pêcheur expédié de France.

Le minimum d'équipage fut fixé par le décret du 24 octobre 1860 de la façon suivante :

50 hommes si le navire jaugeait 158 tonneaux ou au-dessus; 30 hommes de 100 à 158 tonneaux et un homme par 4 tonneaux pour les navires au-dessous de 100 tonneaux (1).

L'adoption de la méthode Moorson amena, comme nous l'avons vu précédemment, une modification dans le tonnage des navires. Le décret du 5 mars 1881 modifia l'article 1er du décret de 1860 et exigea 50 hommes pour les navires de 142 tonneaux et au dessus ; 30 hommes de 90 à 142 tonneaux et 1 homme par 3 ton-

(1) Décret du 24 octobre 1860, art. 1er, § 2.

naux 60 centièmes pour les navires au-dessous de 90 tonneaux (1).

L'article 2, par une mesure analogue à celle du décret du 10 juin 1879, permit aux goëlettes francisées antérieurement au 3 janvier 1880 d'armer avec le même nombre d'hommes que précédemment, si le procédé Moorson avait eu pour effet de les faire passer dans une catégorie supérieure.

En exécution de la loi du 15 décembre 1880, le décret du 17 septembre 1881 oblige au minimum d'équipage fixé par les décrets du 24 octobre 1860 et du 5 mars 1881 concernant les goëlettes armées à la grande pêches, les goëlettes et embarcations pontées faisant la pêche, dans les termes de la loi du 15 décembre 1880 (2). Les embarcations non pontées qui ne sont pas soumises à la francisation et au jaugeage par la législation locale sont assujetties à un minimum de deux hommes d'équipage et l'espèce dite wary et dory ne pourra en avoir plus de trois (3).

Le décret du 29 avril 1889 abaissa le minimum pour les goëlettes de St-Pierre comme l'avait fait le décret du 16 février de la même année par les navires français. Le minimum fut ainsi fixé :

30 hommes pour les navires de 142 tonneaux et au-dessus ; 25 hommes pour ceux de 90 à 142 tonneaux ;

(1) Décret du 5 mars 1881, art. 1er.
(2) Décret du 17 septembre 1881, art. 1er.
(3) *Ibid*, art. 2.

1 homme par 3 tonneaux 60 centièmes pour les navires au-dessous de 90 tonneaux.

Enfin le décret du 12 février 1892, dont il a déjà été parlé, règle ainsi le minimum : 25 hommes pour les navires de 142 tonneaux et au-dessus ; 20 hommes de 90 à 142 tonneaux, et un homme pour 4 tonneaux 50 centièmes pour les navires de moins de 90 tonneaux.

Une question se pose : quels sont les hommes comptant dans le minimum d'équipage ? Est-ce seulement ceux qui sont susceptibles de compter pour la prime d'armement ? Alors un armateur, dit Hautefeuille (1), pourrait avoir intérêt à ne percevoir la prime que sur une partie de l'équipage et à embarquer des hommes sans habileté mais peu payés : il n'en profiterait pas moins de toutes les primes sur les produits, et le but poursuivi par l'État ne serait pas atteint.

Nous ne croyons pas qu'un armateur pourrait avoir vraiment intérêt à agir comme le présume Hautefeuille. En serait-il ainsi, nous pensons cependant qu'aucun texte n'autorise à dire que le minimum d'équipage doit être composé seulement de marins susceptibles de compter pour la prime d'armement, et une limitation ne se présume pas : elle doit être formelle ; en fait, il en sera souvent ainsi, vu l'intérêt de l'armateur à toucher le plus de primes possible et à ne pas employer de mauvais matelots.

(1) *Code de la pêche maritime*, tit. II, chap. 1er.

§ 3. — Obligation pour les navires non astreints au minimum d'équipage de rapporter en France les produits de leur pêche. — Conditions du dépôt temporaire à St-Pierre.

L'article 2 de la loi du 22 juillet 1851 impose aux navires qui pratiquent la pêche sans sècherie, et par suite non astreints au minimum d'équipage, l'obligation de rapporter en France les produits de leur pêche. Ils peuvent cependant les expédier par des longs-courriers. Cette obligation a pour but d'empêcher que ces armements, qui ont moins d'utilité que les autres pour l'inscription maritime, puissent, par une sècherie frauduleuse au dehors, profiter des primes les plus élevées accordées pour l'exportation des produits aux bâtiments armés pour la pêche avec sècherie.

Cette disposition a été l'objet de beaucoup de critiques. Plusieurs ports de la Manche ont réclamé contre l'interdiction de vendre les produits sur les lieux de pêche ou de les déposer à St-Pierre pour les transporter ensuite aux colonies ou à l'étranger.

Cette obligation de rapporter en France peut, en effet, être très onéreuse : si, par exemple, une avarie oblige le navire a séjourner longtemps à St-Pierre, la cargaison se trouve dépréciée. C'est pourquoi la commission préparatoire proposa, en 1851, qu'un règlement d'administration publique déterminât les circonstances d'avaries dans lesquelles le dépôt à St-Pierre, interdit par les lois précédentes, serait autorisé (1).

(1) Loi du 22 juillet 1851, rapport Ancel.

Dans le rapport qu'il fit sur le projet devenu la loi du 28 juillet 1860, M. Ancel revint sur cette question. Sans méconnaître, disait-il, la juste préférence à donner à la pêche avec sècherie, il faut reconnaître que la pêche avec salaison à bord forme de meilleurs marins et que tous profitent à l'inscription maritime. Il serait juste de ne pas maintenir sans restrictions, pour les navires du Grand-Banc, l'interdiction absolue de vendre sur les lieux de pêche, et de les autoriser à diriger leurs produits sur les marchés coloniaux ou étrangers, avec la prime de 16 francs dont ils bénéficient pour les exportations partant de France (1). Le législateur n'a pas apporté à cet égard de modification à la loi de 1851.

Le décret du 6 février 1852, modifié par ceux du 26 juillet 1886 et du 23 mars 1888 règle les conditions du dépôt temporaire à St-Pierre, prévu par la loi du 22 juillet 1851.

Il faut que les avaries survenues aux navires pêcheurs les mettent hors d'état de conserver à bord les produits de leur pêche sans les exposer à une détérioration certaine ;

Ou que les moyens de transbordement viennent à manquer, par suite d'un retard éprouvé dans la navigation ;

Ou bien que les navires destinés au transport aient

(1) Loi du 28 juillet 1860, rapport Ancel.

besoin de réparations ou soient condamnés pour innavigabilité (1).

L'article suivant détermine la commission compétente pour constater les avaries ou le manque de moyens de transbordement et donner avis au commandant des îles qui statuera. Cette commission est aujourd'hui composée, en vertu de la modification apportée à l'article 2 par le décret du 26 juillet 1886, du commissaire de l'inscription maritime, du capitaine de port et de l'agent des douanes (2).

Le nombre et le poids des morues seront constatés par des agents locaux, désignés par le commandant de la colonie, qui veilleront quotidiennement sur ces dépôts (3).

Notre article ne dit pas qu'ils devront dresser procès-verbal de la constatation. Cela va de soi, c'est une omission. D'ailleurs nous verrons à l'article 5 que le procès-verbal est nécessaire.

Il est interdit de sécher, de vendre ou d'échanger ces morues qui devront être expédiées en France à l'état de morues vertes (4).

L'article 4 décide que si le dépôt a été occasionné par des avaries survenues aux navires pêcheurs, les morues

(1) Décret du 6 février 1852, art. 1er.

(2) Décret du 6 février 1852, art. 2, modifié par le décret du 26 juillet 1886.

(3) Décret du 6 février, art. 3, § 1er, modifié par le décret du 26 juillet 1886.

(4) Décret du 6 février 1852, art. 3, § 2.

devront être rembarquées à son bord dès que les réparations auront été effectuées.

Si, au contraire, le dépôt a eu lieu par suite du manque de moyens de transbordement, l'expédition devra être faite dès que les navires seront arrivés et mis en état de prendre le large. Dans le cas de perte ou de condamnation des navires pêcheurs ou transporteurs, les morues seront envoyées en France dans le plus bref délai par les soins des parties intéressées (1).

Au moment du rembarquement, les agents désignés plus haut dresseront un procès-verbal du nombre et du poids des morues et le compareront avec celui qu'ils auront dressé au débarquement. Ils s'assureront qu'il n'a été pratiqué ni soustraction, ni échange. En cas de différence constatée sur le nombre des morues ou sur leur identité, les morues seront toujours repesées au moment du rembarquement. Le procès-verbal mentionnera la double opération et, s'il y a lieu, la fraude commise.

Ces agents sont surveillés par le président de la commission dont il a été parlé. Ils reçoivent des armateurs une indemnité de 10 francs par jour (2).

Toute infraction à l'article 4 est punie d'une amende de 20 francs par quintal métrique de morue illicitement séchée, consommée, vendue ou échangée dans la colo-

(1) Décret 6 février 1852, art. 4.

(2) Décret du 6 février 1852, art. 5, modifié par le décret du 26 juillet 1886 et du 23 mars 1888.

nie, et le rembarquement des morues ayant donné lieu à la contravention sera suspendu jusqu'au paiement de l'amende (1).

Les articles 6 et 7 règlent, en cas d'infraction, l'attribution de la compétence au tribunal local de St-Pierre, sur la plainte du commandant de la colonie, et le versement des amendes à la Caisse des invalides de la marine.

Cette obligation de rapporter les produits en France ne s'applique, selon l'article 2 de la loi de 1851, qu'aux armements sans sècherie non astreints au minimum d'équipage. Elle ne devra donc pas s'appliquer aux navires de St-Pierre et Miquelon qui sont astreints au minimum même pour les expéditions avec salaison à bord. Nous trouvons cependant une opinion contraire dans une dépêche du ministre des colonies, en date du 4 octobre 1886 (2), au gouverneur de la colonie. Elle s'appuie sur ce que les décrets des 28 octobre 1860, 5 mars et 17 septembre 1881 sont muets sur la question. Ils n'avaient pas à statuer, la loi du 22 juillet 1851 étant parfaitement claire à cet égard.

§ 4. — De la durée de la pêche.

Pour avoir droit aux primes fixées par l'article 1er de la loi du 22 juillet 1851, les armateurs doivent faire partir leurs navires avant le 1er juillet, lorsqu'ils auront

(1) Décret du 6 février 1852, art. 6.
(2) *Bulletin des îles St-Pierre et Miquelon*, 1886, p. 459.

pour destination les îles St-Pierre et Miquelon, les côtes de Terre-Neuve ou le Grand-Banc de Terre-Neuve avec sècherie (1). Le décret n'indique pas de date de retour.

En outre, le minimum de séjour sur les lieux de pêche a été fixé par un décret particulier du 29 décembre 1851 à 30 jours pour la pêche avec sècherie à St-Pierre et Miquelon, à Terre-Neuve, au Grand-Banc ; — à 25 jours pour la pêche au Grand-Banc sans sècherie ; — pour la pêche d'Islande, à 20 jours pour les navires de 80 tonneaux ou au-dessous ; à 40 jours pour ceux de plus de 80 tonneaux ; — par la pêche au Dogger-Bank le minimum de séjour est de 30 jours : nous verrons plus loin la faveur accordée à cette dernière pêche. Ces dispositions ont été prises en conséquence de l'article 7 de la loi de 1851, qui reproduit la disposition de l'article 13 de celle du 22 avril 1832, laissant au gouvernement le soin de déterminer le temps que chaque navire devra rester sur les lieux de pêche. La commission, dit le rapporteur Ancel, souhaite que cette durée soit restreinte pour ne pas entraver la pêche dite de *primeur*. Cette fixation d'un minimum de séjour a pour but d'empêcher les expéditions fictives, faites seulement en vue de bénéficier des primes. Depuis que la loi du 15 décembre 1880 a admis au bénéfice de la prime d'arme-

(1) Décret du 29 décembre 1851, art. 1er-4°. — Cf. décret du 7 avril 1898.

Cette obligation existe déjà dans l'art. 2, § 3 de l'ordonnance du 26 avril 1833.

ment les embarcations de St-Pierre et Miquelon, le décret du 17 septembre 1881 exige que, pour donner droit à la prime d'armement, la petite pêche dure 120 jours, du 1er avril au 30 septembre.

Le décret du 30 août 1901 contient une exception en faveur de la pêche au Dogger-Bank et dans la zone des îles Féroë, Orcades, Hébrides, telle qu'elle est définie par la loi du 29 décembre 1900. Les pêcheurs pourront interrompre la durée imposée par le décret du 29 décembre 1851.

Toutefois, pour ceux qui profiteront de cette disposition, le minimum sera porté de 30 à 40 jours.

§ 5. — Du minimum de pêche.

Le décret du 23 avril 1896 déclarait que les navires qui, s'étant fait délivrer des rôles d'équipage pour la pêche de la morue, rapporteraient des produits autres que ceux de leur propre pêche, ne pourraient bénéficier des primes prévues par la loi de 1851 que si la quantité de morue pêchée par leurs équipages et rapportée en fin de campagne, égalait le sixième du chargement total.

Le décret du 7 avril 1898, généralisant cette disposition, assimila tous les poissons de pêche non primée pêchés ou non par le navire, et exigea que la quantité pêchée par son propre équipage, fût égale à la moitié du chargement.

Enfin, le décret du 26 juillet 1901, abrogeant le précédent, décide que la quantité de poisson pêchée

par le navire doit être égale à quarante tonnes, soit, à raison de 125 kilogrammes l'une, à 5.000 kilogrammes.

Les deux premiers décrets avaient en outre, et cette disposition est maintenue, déclaré que les navires devraient aussi justifier de l'accomplissement du séjour minimum sur les lieux de pêche, dans les termes du décret du 29 décembre 1851.

§ 6. — Accomplissement de la destination.

L'article 7 de la loi de 1851 décide qu'un décret réglera les preuves à fournir pour justifier que la destination a été accomplie. C'est donc une condition imposée à l'obtention de la prime d'armement. L'article 15 de la même loi punit d'une peine égale au double de la prime reçue ou demandée tout armateur qui n'aura pas fait suivre à son armement la destination portée en sa soumission.

Par application de cet article, une décision du ministre du commerce, en date du 20 octobre 1890, a condamné un armateur de St-Malo, pour infraction à la loi du 22 juillet 1851 et au décret du 29 décembre de la même année, au remboursement d'une prime de 1.200 francs et au paiement, à titre d'amende, d'une somme égale (1).

(1) *Bulletin des îles St-Pierre et Miquelon*, 1890, p. 434.

Jusqu'en 1896, l'administration tolérait, en contradiction avec la lettre et l'esprit de la loi, que les navires armés pour la pêche au Banc avec sècherie, et ayant alors droit à la prime de 50 francs, rentrassent en France sans avoir fait sécher le poisson à St-Pierre ou à Terre-Neuve, et même sans y avoir abordé. Le ministre du commerce, après entente avec ceux de la marine et des finances, a supprimé cet abus à partir de 1897 (1).

§ 7. — Obligation de ne rapporter que des produits de pêche française.

Cette obligation est imposée par l'article 1er du décret du 29 décembre 1851, parmi les conditions auxquelles sont soumis les armateurs pour avoir droit aux primes d'armement. Nous verrons plus loin que l'article 16 de la loi de 1851 n'accorde les primes sur les produits qu'à ceux qui sont de pêche française.

§ 8. — Conditions de sécurité et d'hygiène.

L'article 7 de la loi du 22 juillet 1851, a été ainsi complété par l'article 3 de la loi du 29 décembre 1900 : « Des décrets du Président de la République détermineront les mesures relatives à la sécurité et à l'hygiène auxquelles le droit à la prime est subordonné. »

Cette addition a été demandée par l'Administration

(1) Circulaire du ministre du commerce, 23 octobre 1896, *Bulletin officiel de la marine*, 1896, p. 725.

de la marine, afin de pouvoir fixer par décret les mesures prises dans un but humanitaire (1).

Jusque-là, elle les édictait dans des circulaires qui n'avaient pas de sanction sérieuse.

Par application de la nouvelle loi, un décret du 14 mai 1901 que nous examinerons dans l'étude de la réglementation de la pêche a prescrit l'embarquement de provisions et de compas sur les dorys et warys dépendant des bâtiments pêchant au Grand-Banc.

L'article 2 menace de la perte du droit aux primes les armateurs qui ne s'y conformeraient pas.

SECTION III. — **Conditions de forme.**

§ 1er. — **Formalités au départ.**

En vertu de l'article 1er du décret du 29 décembre 1851, les armateurs qui expédient des navires pour la grande pêche doivent déclarer, avant le départ, au commissaire de l'inscription maritime du port d'armement la destination du bâtiment.

Cette déclaration doit indiquer (2) les noms de l'armateur, du navire et du capitaine, le tonnage du bâtiment et la destination. Elle doit contenir l'engagement de faire suivre à l'armement la destination indiquée et de ne rapporter que des produits de pêche française. L'armateur s'engage, en cas d'inexécution de ces con-

(1) Loi du 29 décembre 1900, Exposé des motifs, *Journal officiel*.
(2) Décret du 25 décembre 1851, art. 3.

ditions, à payer le double de la prime reçue ou demandée. Après le départ du navire, une expédition de cette déclaration, avec mention de la date du départ, est délivrée à l'armateur.

La déclaration d'armement des navires expédiés au Grand-Banc, avec salaison à bord, doit contenir en outre l'engagement de rapporter en France les produits de leur pêche (1).

L'armateur pourra être requis de fournir une caution suffisante qui sera reçue par le président du tribunal de commerce de l'arrondissement et dont il sera donné mainlevée par le ministre du commerce, sur la présentation en due forme de la déclaration faite par le capitaine lors de son retour. Cette obligation est imposée par le décret du 29 décembre 1851 (2) en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 7 de la loi de 1851 sur les soumissions à exiger des armateurs.

La caution a pour but d'assurer l'exécution des engagements de l'armateur et le paiement des sommes dont ils seront redevables à l'Etat. Elle empêche les armements fictifs faits seulement en vue de bénéficier des primes.

Notre décret, pas plus que l'ordonnance du 26 avril 1833 qui imposait la même obligation, n'indique à qui revient l'appréciation de la nécessité d'une caution. De l'ensemble du décret et notamment de l'article 1er, il ré-

(1) *Ibid.*, art. 4.
(2) *Ibid.*, art. 3.

sulte que le seul juge de la question est le commissaire de l'inscription maritime. Cette solution était adoptée par l'ordonnance du 27 décembre 1829, au sujet des navires baleiniers ; l'article 9 donnait au commissaire le droit d'exiger une caution et d'*admettre* ou non la caution offerte. Ce texte formel, quoiqu'abrogé, doit servir à expliquer le silence des textes postérieurs (1).

Le décret ne prescrit aucune forme spéciale de réquisition ; il semble qu'elle doit être consignée sur le registre des déclarations d'armement et notifiée verbalement ou par lettre (2).

La caution est solidaire avec l'armateur du paiement du double des primes, cela n'est pas douteux. On a discuté (3) sur la question de savoir si elle l'était aussi pour les contraventions aux lois de douane : introduction de pêche étrangère, etc., dont les amendes sont prévues par les lois des douanes. Etant exigée pour l'exécution des obligations de l'armateur, en ce cas particulier l'obligation de la caution ne nous semble pas douteuse, puisque dans sa soumission l'armateur s'engage à ne rapporter que des produits de pêche française (4).

De façon générale, nous pensons que la caution est solidaire des engagements de l'armateur quel que soit le texte qui les sanctionne, pourvu que ces engagements

(1) Hautefeuille, *Code de la pêche maritime*, p. 220.
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*
(4) Art. 1er-7°.

soient inscrits dans sa soumission; c'est d'ailleurs selon cette interprétation générale que sont conçus les actes de cautionnement.

§ 2. — Formalités au retour.

L'article 1er (6°) du décret précité oblige l'armateur à justifier au retour de la pêche faite par le navire.

L'article 5 déclare que l'armateur sera tenu de justifier de la destination accomplie, au moyen d'une déclaration du capitaine à la douane. Cette déclaration doit indiquer le port et la date du départ, le nom du navire, ceux de l'armateur et du capitaine, le lieu et la durée de la pêche, la quantité de morues qui ont pu être expédiées directement des lieux de pêche et la quantité rapportée en France.

A l'appui de cette déclaration, le capitaine produit son journal de bord. En cas de besoin, l'administration des douanes, de concert avec celle de la marine, interroge collectivement ou séparément l'équipage pour en reconnaître la véracité.

Une expédition de cette déclaration sera délivrée au capitaine, pour être adressée par lui ou par l'armateur, dans le délai de trois mois, au ministre du commerce, chargé de faire connaître au ministre des finances les noms des armateurs qui n'auraient pas justifié des conditions prescrites pour les primes. Il sera procédé contre eux, s'il y a lieu, selon les articles 15 et 16 de la loi du 22 juillet 1851.

Si, un cas de force majeure a empêché le navire d'accomplir sa destination, l'armateur sera tenu d'en justifier dans le délai d'un an à partir du départ du navire (1).

§ 3. — **Liquidation des primes d'armement.**

La liquidation des primes est faite par le ministre du commerce. Les ayants droit doivent lui remettre (2) la déclaration d'armement dont nous avons parlé plus haut, et la copie du rôle d'équipage (3).

Pour être admises, les pièces doivent être sur papier timbré, régulières dans le libellé, sans rature, surcharge ni altération. Les signatures doivent être légalisées (4).

Une circulaire en date du 20 juillet 1885 règle le mode de transmission au ministre des pièces établissant les droits des bénéficiaires. Elles doivent être accompagnées d'une lettre d'envoi indiquant les pièces transmises et le lieu où la prime a été encaissée.

Pour les primes d'armement, il faut indiquer le nombre des rôles d'équipage et des déclarations d'armement annexés et les noms des navires auxquels s'appliquent les primes.

L'envoi au ministre a lieu en franchise.

(1) Décret du 29 décembre 1851, art. 6.

(2) *Ibid.*, art. 18.

(3) Cf. sur le mode d'établissement de cette copie et des extraits rectificatifs à délivrer ultérieurement les circulaires, du 12 mars 1852 (*B. O.*, 270), 13 juillet 1852 (*B. O.*, 46), 6 mars 1873 (*B. O.*, 538).

(4) Décret du 29 décembre 1851, art. 19.

La liquidation sera faite de mois en mois ; mais les primes d'armement perçues ne seront définitivement acquises qu'après qu'il aura été justifié de la destination accomplie, dans les termes de l'article 5 précité (1).

L'article 21, par application de la loi de finances du 29 janvier 1831, déclare déchus les armateurs qui n'auraient pas produit dans le délai de cinq ans les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation des primes auxquelles ils ont droit.

Pour les goëlettes et les embarcations de St-Pierre et Miquelon armées pour la pêche sur les côtes des îles, dans les conditions de la loi du 15 décembre 1880, la prime d'armement sera liquidée après l'accomplissement des 120 jours de pêche obligatoires, sur extrait du rôle d'équipage et après certification par le commissaire de l'inscription maritime de l'accomplissement des conditions prescrites par la loi du 15 décembre 1880 et le décret du 17 septembre 1881.

Dans le cas où une impossibilité de navigation rendrait impossible l'accomplissement de cette durée, la prime serait cependant acquise (2).

L'article 5 du décret de 1881 commet pour le paiement de ces primes l'ordonnateur de St-Pierre et Miquelon, qui paie au moyen de crédits délégués du ministère du commerce. Il délivre aux ayants droit des mandats sur la caisse du trésorier-payeur.

(1) *Ibid.*, art. 20.
(2) Décret du 17 décembre 1881, art. 4.

CHAPITRE III

LES PRIMES SUR LES PRODUITS DE LA PÊCHE.

A l'exception des primes accordées aux rogues de morue, les primes sur les produits sont des primes à l'exportation qu'elles sont destinées à encourager.

Lors de la discussion générale, on a vu que la faveur accordée aux exportations a pour but l'accroissement de la marine marchande en général, et particulièrement de la navigation au long cours.

M. Lestiboudois qui, nous l'avons vu, était un adversaire des primes autres que celles d'armement, proposa un système de primes à l'importation seulement. M. Ancel, rapporteur, répondit que les primes réduites à l'importation auraient pour effet de concentrer le commerce de la pêche, de diminuer les transports maritimes et d'arrêter les échanges. Ce système fut repoussé à la seconde délibération (1).

La loi du 22 juillet 1851 a encore étendu, après la loi de 1841 déjà si favorable, le nombre des pays où l'exportation est favorisée par des primes. Alors qu'à l'origine, les encouragements avaient été restreints aux

(1) Loi du 22 juillet 1851, discussion générale, *Moniteur*, 10 juillet.

colonies, puis étendus à quelques pays méditerranéens, ils embrassent maintenant le monde entier. On a vu dans un précédent chapitre les protestations que cette extension avait soulevées. Nous allons étudier la répartition de ces encouragements et les conditions mises à leur obtention.

SECTION I. — **Répartition des primes.**

§ 1er. — **Primes à l'exportation.**

On sait que les primes à l'exportation ne concernent que les morues sèches, qui seules peuvent s'exporter, et profitent surtout à la pêche avec sècherie. C'est, nous l'avons vu, une des raisons pour lesquelles les adversaires du système des primes en général s'attachent plus particulièrement, dans leur critique, aux primes à l'exportation.

En premier lieu, l'article 1er de la loi du 22 juillet 1851 accorde une prime de 20 francs par quintal métrique pour les morues sèches expédiées, soit directement des lieux de pêche, soit des entrepôts de France, aux colonies françaises de l'Amérique, de l'Inde, ainsi qu'aux établissements français de la côte occidentale d'Afrique, et dans les autres pays transatlantiques, pourvu qu'elles soient importées dans les ports où il existe un consul français (1).

(1) Cette condition était déjà inscrite dans la loi du 25 juin 1841.

La morue, objet de la prime, doit avoir été séchée sur les lieux de pêche ; cela résulte des mots : expédiés, soit directement des lieux de pêche, soit des entrepôts de France. Lors de la discussion de la loi, M. Roger (du Nord) avait proposé l'amendement suivant :

« Les morues pêchées dans les mers d'Islande, et séchées, au retour, dans les ports d'armement, jouiront de la prime de 20 francs. »

Son amendement, disait-il, était inspiré par un sentiment d'équité : le jour, où on supprimerait les primes, la pêche avec sècherie ne fournirait plus de marins. On serait alors bien heureux de trouver ceux de la pêche d'Islande.

M. de Chasseloup-Laubat, ministre de la marine, répondit que la pêche d'Islande bénéficiait dans le projet d'une prime d'exportation de 16 francs, qui était déjà celle accordée par les lois de 1832 et de 1841 et qu'il ne lui semblait pas qu'il y eût lieu de l'élever. Cette pêche entraîne, en effet, moins de dépenses que l'autre car les frais de sècherie en France sont peu élevés et elle n'a pas l'obligation d'un minimum d'équipage. En second lieu, au point de vue national qui doit dominer la question, elle forme moins de marins que la pêche avec sècherie. L'amendement fut repoussé (1).

La prime de 20 francs accordée à l'exportation aux colonies était dans la loi de 1841 de 22 francs. Même baissée à ce chiffre, lors de la discussion de la loi, elle

(1) *Moniteur, loc. cit.*

rencontra des adversaires. M. Lestiboudois prétendit que l'exportation aux colonies n'avait pas besoin de cette protection, le marché lui étant réservé par le droit prohibitif (ceci a cessé d'être vrai par la suppression de ce droit). M. Ancel, le rapporteur, sur le premier point, fit observer que, sous le régime de la loi de 1832, la prime était de 30 francs et que néanmoins l'Amérique fournissait la moitié du poisson consommé aux colonies. Comment croire qu'on importerait plus avec une prime moins élevée ?

Les réexportations pour la Guyane ont atteint en 1899 1.468 quintaux, contre 1.557 en 1897 ; pour la Guadeloupe, 4.814 quintaux et 8.025 en 1894 ; pour la Martinique, 11.441 et 15.862 en 1897 ; pour la Réunion, 6.790, contre 8.038 en 1897 (1).

Pour les expéditions faites aux pays transatlantiques, la loi de 1841 accordait, pour la première fois, une prime de 14 francs. Le but de cette disposition était en premier lieu d'empêcher que l'accumulation des morues importées aux colonies n'y produisit de l'encombrement, et ensuite d'ouvrir un débouché nouveau qui fournisse au commerce un élément de navigation et de fret (2). Le décret du 24 août 1848 éleva sans succès la prime à 18 fr.

La loi de 1851 met sur le même rang, au point de vue de la prime, ces expéditions et celles faites aux colonies. Cette disposition a, comme le décret du 24 août 1848,

(1) *Tableau général du commerce et de la navigation.*
(2) Cf. discussion de la loi du 28 juillet 1860, *Moniteur* du 20 juillet.

pour but principal de créer des débouchés, mais elle tend aussi à réprimer un abus. En effet, sous le régime précédent, beaucoup de morues expédiées aux colonies, pour jouir de la prime de 22 francs, étaient ensuite réexportées dans les pays transatlantiques, véritable lieu de leur destination (1).

Cette augmentation de la prime pour les pays transatlantiques, concordant avec la diminution de la prime aux colonies, tend, dit le rapporteur, à ouvrir de nouveaux marchés à une époque où la situation politique et commerciale des colonies fait craindre une réduction de la consommation. C'était en effet ouvrir l'Amérique espagnole et même les Etats-Unis à notre pêche.

Cette disposition suscita pourtant quelque discussion; M. Lestiboudois demanda si on savait bien où l'on allait en accordant une prime de 20 francs aux exportations pour toute la terre.

Les réexportations pour les Etats étrangers de l'Amérique ont été de 609 quintaux seulement en 1899 contre 3.935 en 1898 ; en 1895 elles n'avaient été que de 99 quintaux (2).

Remarquons enfin, qu'en énumérant parmi nos colonies l'Afrique occidentale, omise par les lois précédentes, le législateur a surtout eu en vue le Sénégal, trop oublié. Cette addition fut l'œuvre de la Commission (3).

(1) Loi du 22 juillet 1851, rapport Ancel, *Moniteur* du 13 mai.
(2) *Tableau général du commerce et de la navigation.*
(3) Rapport Ancel, *loc. cit.*

La loi de 1851 accorde, en second lieu, une prime de 16 francs pour les morues expédiées, soit directement, soit des ports de France, à destination des pays européens et des Etats étrangers, sur les côtes de la Méditerranée, moins la Sardaigne et l'Algérie.

C'est le chiffre adopté par la loi du 25 juin 1841 ; le décret du 24 août 1848 avait porté ce chiffre à 18 francs.

L'exception faite à l'égard de la Sardaigne était motivée, dit le rapporteur, par des relations anciennes et sûres permettant la réduction à 12 francs. D'après lui, pour la Toscane, le chiffre était maintenu à 16 francs. L'unification de l'Italie a enlevé tout intérêt à ces distinctions.

Les réexportations en Espagne ont été en 1899 de 91.951 quintaux. En Portugal elles n'ont atteint que 2.230 quintaux contre 58.917 en 1897 ; le chiffre n'avait été que 645 en 1895. Pour la Grèce, la Turquie, le Levant et les Etats barbaresques, les réexportations ont été de 14.498 en 1899 contre 22.509 en 1897 (1).

La troisième prime est aussi de 16 francs. Elle est accordée pour l'importation aux colonies françaises de l'Amérique, de l'Inde et autres pays transatlantiques, des morues, lorsqu'elles seront exportées des ports de France, sans y avoir été entreposées.

Cette prime a surtout trait aux morues rapportées en

(1) *Tableau général du commerce et de la navigation.*

(2) *Ibid.*

vert et séchées en France. C'est la seule qui ne concerne que l'expédition *indirecte*.

C'est cette prime que M. Roger (du Nord) voulait élever à 20 francs pour les produits de la pêche d'Islande. Nous avons vu pour quels motifs cette proposition avait été repoussée.

Les retours en France de morue verte ont été en 1899 de 523.592 quintaux et de 528.388 en 1896. Ceux de morue sèche n'ont été que de 7.604 quintaux en 1899, chiffre exceptionnellement bas puisque les deux années précédentes, par exemple, il était de 17.647 et de 19.919.

En dernier lieu, une prime de 12 francs est accordée pour les morues expédiées, soit directement des lieux de pêche, soit des ports de France, à destination de la Sardaigne et de l'Algérie.

Nous avons relaté plus haut la raison donnée par le rapporteur de cette diminution à l'égard de la Sardaigne, c'est-à-dire aujourd'hui l'Italie. On comprend facilement pour quelles raisons la prime à l'importation en Algérie n'est pas plus élevée ; les motifs donnés par le rapporteur au sujet de la Sardaigne s'appliquent, avec plus de force encore, à notre colonie méditerranéenne. La question des débouchés disparaissant, il n'y avait pas lieu non plus d'envisager la seconde question : les intérêts de la navigation, celle-ci n'étant que de cabotage.

Le chiffre des réexportations en Italie a atteint en 1899, 53.051 quintaux et, en 1897, 58.917. En Algérie,

les quantitées réexportées ont été de 11.192 en 1899, et de 14.291 en 1896 (1).

§ 2. — Prime à l'importation.

Le seul encouragement accordé à l'importation est une prime de 20 francs par quintal métrique de rogues de morue que les navires pêcheurs rapporteront en France du produit de leur pêche. On sait que les rogues servent d'appât pour la pêche à la sardine et à l'anchois.

Cet encouragement est fort ancien. Un arrêt du conseil du 29 mars 1788 accordait une prime à l'importation des rogues de pêche française (2). Nous avons du reste rapporté, lors de l'historique des encouragements, toutes les variations de la législation à cet égard.

L'importation des rogues a été en 1899 de 8.306 quintaux métriques ; c'est le chiffre le plus fort atteint dans toute la période 1890-1899. On sait que l'importation des huiles et draches de morue n'est plus primée : l'importation des premières a atteint en 1899 12.381 quintaux, et en 1895 15.708 ; celle des secondes 397 quintaux en 1899, et 686 en 1897 (3).

(1) *Op. cit.*
(2) Beaussant, *Code maritime*, t. II, n° 697.
(3) *Tableau général du commerce de la navigation.*

SECTION II. — **Conditions de fond.**

§ 1er. — Obligation de ne transporter que des produits de pêche française et sur navires français.

Cette obligation résulte de l'article 16 de la loi de 1851. Le même article édicte, en cas d'inexécution, la peine du double de la prime reçue ou demandée, sans préjudice des condamnations pour cause de contravention aux lois de douane.

La rédaction de la commission préparatoire de la loi contenait un troisième paragraphe : « En cas de fraude de pièces ou de fausses déclarations, le capitaine sera passible d'emprisonnement, sans préjudice de la saisie du navire et de celle du chargement qui pourront être prononcées. »

C'eût été transformer des crimes en simples délits et, comme le fit remarquer M. Goyet-Dubignon, assurer l'impunité dans la plupart des cas, puisqu'en matière de délit la tentative n'est punie que si une disposition spéciale de la loi l'ordonne. Or les poursuites, dans ce cas de fraude, ont toujours lieu avant son accomplissement. Le même orateur fit aussi remarquer que ces faits sont punis par le Code pénal (1). Il eût d'ailleurs fallu, si on les avait maintenues, préciser ces dispositions pénales un peu vagues.

(1) Art. 142, 147 et 162.

§ 2. — Conditions relatives à la qualité.

Avant 1832, sous le régime des ordonnances, des abus nombreux étaient commis au sujet de la qualité des morues exportées. Celles importées aux Antilles étaient si mauvaises qu'on s'en servait pour fumer les terres. En 1849, sur trois cargaisons arrivées à Porto, on dut en jeter deux à la mer. Les expéditions n'avaient pour but que l'obtention de la prime. Afin d'empêcher le retour de pareils faits, l'article 4 de la loi du 22 juillet 1851 décide que les primes sur les produits ne seront acquises que pour les morues parvenues, introduites et reconnues propres à la consommation alimentaire dans les lieux de destination.

Le décret du 29 décembre 1851 indique la vérification à faire de la qualité.

Pour les exportations directes, le certificat délivré au moment de l'expédition, que nous examinerons plus loin, devra attester la bonne qualité de la morue (1).

Pour les expéditions faites de France, outre la déclaration d'expédition, dont il sera parlé plus loin, l'armateur devra avoir un certificat délivré, disait le décret cité, concurremment par deux courtiers et, à leur défaut, par deux négociants désignés par le président du tribunal de commerce et deux employés des douanes, attestant que la morue est de bonne qualité et bien condi-

(1) Décret du 29 décembre, 1851, art. 8.

tionnée : ce certificat sera visé par le président du tribunal de commerce et le chef du service des douanes (1).

Le décret du 14 janvier 1865 a modifié cette commission qui est composée d'un courtier de commerce, d'un négociant ou d'un armateur de pêche tous deux désignés par le président du tribunal de commerce et de deux employés des douanes.

Au débarquement au lieu de destination, le directeur des douanes aux colonies, et les agents consulaires, à l'étranger doivent, dans la reconnaissance qu'ils en font, constater la bonne qualité de la morue importée. « Il devra être formellement constaté, à peine de perdre tout droit à la prime, qu'elle est propre à la consommation alimentaire (2). »

Dans les colonies, cette vérification était faite, sous l'empire du décret de 1851, par une commission nommée par le gouverneur, et composée d'un officier de l'administration de la marine, d'un agent de l'inspection coloniale, d'un fonctionnaire de l'administration municipale, d'un sous-inspecteur ou vérificateur des douanes, enfin d'un membre de la Chambre ou du bureau de commerce, ou, à défaut, d'un négociant notable. En outre, était adjoint à la commission, avec voix consultative, un officier de santé de la marine ou un pharmacien (3).

(1) Art. 9.
(2) Décret du 29 décembre 1851, art. 12.
(3) *Ibid.*, art. 13.

Le décret du 14 janvier 1865 a modifié cette commission qui est aujourd'hui ainsi composée : un officier de l'administration et de la marine ; un agent de l'inspection coloniale ; un fonctionnaire de l'administration municipale ; un sous-inspecteur ou vérificateur des douanes; un membre de la Chambre ou du bureau de commerce, deux négociants notables ; un officier de santé de la marine ou un pharmacien avec voix consultative, tous nommés par le gouverneur.

Les commissions coloniales sont tenues de procéder à la vérification des chargements dans les 24 heures qui suivent leur débarquement et la mise à leur disposition des barils ou boucauts de poissons, et d'avoir complètement terminé leurs opérations dans un délai de dix jours au plus.

Elles sont autorisées à faire ouvrir seulement le nombre de barils ou boucauts qui leur paraîtra nécessaire pour pouvoir constater avec certitude la bonne qualité et l'état de conservation du poisson.

L'article 14 du décret de 1851 prescrit qu'un certificat énoncant les résultats de cette vérification sera remis aux intéressés.

Les rogues importées en France doivent être, elles aussi, accompagnées d'un certificat établissant leur bonne qualité et délivré dans les formes indiquées plus haut.

§ 3. — Conditions relatives au commandement.

En vertu de l'article 5 de la loi de 1851, le transport des lieux de pêche aux lieux susceptibles de primes peut être fait par les navires pêcheurs ou par des bâtiments expédiés spécialement, mais tous doivent être commandés par des capitaines au long cours. Il a été jugé que cet article ne prescrit pas seulement une mesure de police maritime, mais détermine l'une des conditions nécessaires à l'obtention de la prime. En conséquence, c'est à bon droit que la prime est refusée à l'armateur ayant fait un transport sur un navire commandé, non par un capitaine au long cours, mais par un maître au cabotage, et cela même, si l'armateur allègue que l'absence du capitaine au long cours a été causée par un fait de force majeure, tel qu'une maladie (1).

Nous verrons qu'aux termes de la loi du 21 juin 1836, les maîtres au cabotage sont autorisés à commander les navires employés à la pêche de la morue, concurremment avec les capitaines au long cours. L'article 5 de la loi de 1851 ne touche en rien à ce droit des maîtres au cabotage : il ne fait que le renfermer dans les limites prescrites.

(1) Conseil d'Etat, 24 avril 1856 (D. 57.3.3, S.57.2.229).

SECTION III. — Conditions de forme.

§ 1er. — Formalités relatives à l'exportation directe.

Tout armateur qui expédiera d'un port de France aux lieux de pêche un navire non pêcheur, pour y prendre une cargaison destinée à l'exportation, devra auparavant en faire la déclaration devant le commissaire de l'inscription maritime qui lui en délivrera une expédition (1).

Selon le décret du 16 juin 1853, modifiant l'article 8 du décret du 29 décembre 1851, la déclaration exigée par le paragraphe 1er de cet article pour les navires non pêcheurs qui se rendent sur les lieux de pêche afin de charger des cargaisons de morues, peut être faite dans tous les ports étrangers où il existe un consul ou un agent consulaire de France, soit par l'armateur, soit par le capitaine du navire. Cette déclaration reste entre les mains du consul, ou agent consulaire qui en délivre une expédition à l'ayant droit.

L'expédition directe des lieux de pêche est réglée par l'article 8 *in fine* du même décret. Les chargements de morue faits à Terre-Neuve, St-Pierre et Miquelon par des navires pêcheurs ou non pêcheurs doivent être accompagnés d'un certificat qui est délivré, à St-Pierre et Miquelon, par le commandant des îles. Sur les côtes de

(1) Décret du 29 décembre 1851, art. 8.

Terre-Neuve, la délivrance en est faite par un capitaine ou un officier des bâtiments de l'Etat composant la station de ces parages ; à défaut, par le capitaine prud'homme du navire où le chargement est fait ; enfin, s'il y a encore impossibilité, par trois capitaines de navires pêcheurs appartenant à d'autres armateurs que celui du navire qui prend un chargement. Le certificat doit indiquer le nom du navire de l'armateur et du capitaine ; en second lieu, le poids net du chargement ; enfin, le nom du ou des navires pêcheurs. De plus, il attestera la bonne qualité du poisson.

§ 2. — Formalités relatives à l'exportation indirecte.

Déjà l'article 2 de la loi du 9 juillet 1836 et, à sa suite, l'ordonnance du 2 septembre 1836, avaient consacré le droit d'entrepôt en ce qui touche les morues sèches provenant de pêche française.

D'après l'article 7 du décret de 1851, le droit d'entrepôt s'exerce sous les conditions de l'entrepôt fictif des douanes.

L'article 9 impose à tout armateur qui expédiera d'un port français pour une destination susceptible de primes, l'obligation de faire une *déclaration en douane* indiquant : le nom du navire, du capitaine et de l'expéditeur ; la destination ; la quantité de morue expédiée ; enfin la saison de pêche d'où elle provient et le lieu où elle a été séchée. Le décret ajoute que la déclaration

sera accompagnée du certificat de bonne qualité dont nous avons parlé. Le chef de service des douanes, après avoir fait constater le poids brut et le poids net, délivrera à l'armateur une expédition de sa déclaration qui devra accompagner le chargement.

L'article 10 règle le cas où des morues entreposées doivent être expédiées aux colonies d'un port autre que celui d'entrepôt. Des précautions sont alors prises pour empêcher les fraudes. La morue ne pourra être dirigée sur le port de départ qu'après avoir été *emboucautée*, et sous la garantie d'un plombage et d'un passavant. La douane du port d'escale constatera, à la suite du certificat de chargement délivré au port d'entrepôt, l'identité des colis représentés, la date de leur départ pour la colonie, et, s'il y a eu transbordement, le nom du navire exportateur et celui de son capitaine.

Le séjour à terre des boucauts de morue non vérifiés à fond ne pourra avoir lieu au port d'escale que sous la double clé de la douane et du commerce, dans un magasin fourni par ce dernier et agréé par la douane.

Les mêmes dispositions sont applicables aux morues non extraites d'entrepôts, c'est-à-dire à celles qui auront été séchées en France, dont l'exportation pour les colonies et l'étranger ne devra s'effectuer qu'après escale dans un autre port de France ; les boucauts contenant les morues devront être revêtus par l'expéditeur de marques à feu ou autres qui seront reproduites sur les expéditions de douane.

Enfin l'article 11 permet d'employer la voie de mer pour les expéditions par mutation d'entrepôt, sous la garantie d'un passavant contenant les indications nécessaires pour la rédaction des soumissions d'entrepôt au lieu de destination.

§ 3. — De la possibilité d'expédier des navires à ordre.

En vertu d'une décision du ministre du Commerce en date du 9 décembre 1887 (1), le certificat de chargement pourra mentionner plusieurs ports de destination, mais à condition qu'ils soient d'un même pays, que les primes allouées soient identiques et qu'il existe un agent consulaire. En outre, la cargaison transportée par le même navire devra être débarquée en totalité dans le même port.

Cette combinaison, qui avait été réclamée par dix chambres de commerce, permet de profiter de la fluctuation des cours durant le voyage, ce qui est, on le comprend, un grand avantage. Rien dans la loi de 1851, ni dans le décret du 29 décembre 1851 ne s'y oppose.

Si le capitaine fait seulement escale, sans débarquer sa cargaison, il doit se munir d'un certificat du consul attestant qu'il n'a pas fait d'opération, et qu'il remettra au consul du port de débarquement. Ces attestations

(1) *Bulletin administratif des îles St-Pierre et Miquelon*, 1888, p. 17.

feront partie des justifications remises au ministre du Commerce par la liquidation des primes.

§ 4. — Formalités au débarquement dans les colonies et à l'étranger.

A l'arrivée du chargement, les directeurs des douanes, dans les colonies, les agents consulaires, à l'étranger procèdent à sa reconnaissance. Ils se font à cet effet représenter, pour les expéditions directes, le certificat prescrit par l'article 8, et dont le capitaine et les trois premiers officiers ou matelots attesteront l'exactitude, et le journal de bord. Pour les expéditions indirectes, ils exigeront le certificat du port de départ.

Ils vérifieront ensuite les poids brut et net et constateront, nous l'avons vu plus haut, la bonne qualité des morues importées (1).

L'article 14 dispose qu'un certificat énonçant les résultats de la vérification sera remis aux intéressés et que les pièces produites par eux leur seront restituées. Le résultat de ces vérifications sera conservé sur un registre spécial tenu par les directeurs des douanes ou les agents consulaires et contenant les indications nécessaires pour délivrer, en cas de besoin, des duplicata de certificats perdus. L'article 15 enjoint à ces fonctionnaires d'adresser mensuellement au ministère du com-

(1) Décret du 29 décembre 1851, art. 12.

merce un relevé sommaire de leurs registres, pour servir de contrôle aux pièces fournies par les armateurs.

Il est aussi tenu, dans les ports de France, par les administrations de la marine et de la douane un registre des déclarations et des certificats qu'elles sont appelées à recevoir ou à délivrer.

§ 5. — Formalités spéciales à l'importation des rogues.

L'importation en France des rogues de morue est soumise à des règles spéciales par les articles 16 et 17 du décret du 29 décembre 1851. Pour avoir droit à la prime, les capitaines doivent faire à la douane du port de retour une déclaration indiquant le nom du navire et celui de l'armateur, le port d'armement et la quantité de rogues importées.

Le journal de bord sera produit à l'appui de cette déclaration. L'administration des douanes et celle de la marine pourront interroger l'équipage pour en vérifier l'exactitude. Cette déclaration devra être accompagnée d'un certificat établissant la bonne qualité des rogues, et qui sera délivré selon les formes indiquées plus haut. La douane, après constatation des poids brut et net, délivrera au capitaine une expédition de sa déclaration.

Dans les six premiers jours de chaque mois, elle transmettra au ministre du Commerce, suivant les formes déterminées par l'ordonnance du 25 février 1842, un double des déclarations d'armement et de retour,

ainsi que des certificats établissant la bonne qualité des rogues.

§ 6. — Liquidation des primes.

La liquidation des primes est faite par le ministre du Commerce, sur la remise des pièces suivantes :

1° Pour les expéditions directes :

A) Dans les colonies (y compris le Sénégal) : la déclaration au départ de France, le certificat de chargement, le certificat de débarquement et le certificat de la commission coloniale.

B) Dans les possessions françaises d'Afrique, dans les pays transatlantiques et les pays étrangers d'Europe : la déclaration au départ de France, le certificat de chargement, le certificat de débarquement.

Les navires pêcheurs n'ont que les deux dernières pièces à produire.

2° Pour les expéditions indirectes, les armateurs produiront :

A) Pour les colonies : le certificat de douane au départ, le certificat de bonne qualité, le certificat de débarquement, le certificat de la commission coloniale.

B) Dans les possessions françaises d'Afrique, dans les pays transatlantiques et les pays étrangers d'Europe : le certificat de douane au départ, le certificat de bonne qualité, le certificat de débarquement.

Pour les importations de rogues, il suffit de produire le certificat de douane et le certificat de bonne qualité (1).

Les conditions de forme des pièces sont les mêmes que pour la liquidation des primes d'armement (2).

La circulaire du 20 juillet 1885 dont nous avons déjà parlé, relative à la transmission des pièces au ministre, concerne aussi les primes sur les produits. Pour les primes d'expédition de morues, il faut indiquer le nombre des certificats de chargement et de déchargement transmis et les noms des bénéficiaires des primes. Pour les primes d'importation de rogues : le nombre des certificats, le nom des armateurs et des navires. L'envoi au ministre a lieu en franchise.

Comme pour les primes d'armement, la liquidation sera faite de mois en mois, sur la remise par les armateurs des pièces énoncées dans l'article 14 (certificat de bonne qualité); mais les primes perçues ne seront définitivement acquises qu'après accomplissement des justifications prescrites. En particulier, celles accordées à l'exportation de morue ne seront acquises qu'après qu'il aura été reconnu que les énonciations des pièces ayant servi à la liquidation sont conformes à celles des relevés trimestriels dont parle l'article 15 (3).

L'article 21, relatif à la déchéance par prescription quinquennale, a été relaté au sujet des primes d'armement.

(1) *Ibid.*, art. 18.
(2) *Ibid.*, art. 19.
(3) *Ibid.*, art. 20.

I. — LES ENCOURAGEMENTS INDIRECTS.

On peut les classer sous trois chefs que nous allons étudier successivement :

1° Les immunités ;

2° La protection douanière ;

3° Les facilités accordées à la grande pêche relativement à son personnel.

CHAPITRE PREMIER

LES IMMUNITÉS.

§ 1er. — Exemption des droits de douane sur les produits de pêche française.

Cette catégorie d'encouragements indirects comprend, en premier lieu, l'exemption des droits de douane à l'entrée des poissons de pêche française. Cette immunité est commune à toutes les pêches françaises, nous n'y insisterons donc pas, notre but étant l'examen des dispositions spéciales à la grande pêche, non celui du droit commun ; mais il y a eu à l'égard de la grande pêche

des mesures spéciales prises en vue des fraudes possibles et que nous allons examiner.

Cet encouragement est fort ancien.

Le 2 avril 1754, un arrêt du Conseil déchargea de tous droits à l'entrée les morues pêchées à l'Ile Royale. Déjà, le 9 septembre 1738, un autre arrêt avait exempté de tous droits, et pour six années, les huiles de baleine et autres poissons provenant de pêche française.

Le 8 mars 1767, on supprima tous droits à l'entrée dans Paris sur la morue sèche. L'exemption des droits à l'entrée en France se trouve encore dans un arrêt du 30 janvier 1775 (1).

Une dépêche ministérielle en date du 9 février 1889, adressée au gouverneur des îles St-Pierre et Miquelon (2), a trait au transbordement que les pêcheurs avec salaison à bord font aux havres de Terre-Neuve en venant chercher de la boëtte. Des garanties sont nécessaires pour empêcher des fraudes sur l'origine de ces cargaisons qui entrent en franchise. Les transbordements ne peuvent se faire que dans les havres *occupés* ou dans l'un des six suivants : St-Georges, Port-à Port, la baie des Iles, à la côte occidentale ; La Crémaillère, le Croc, la Scie, à la côte orientale. Ce sont en effet les prud'hommes des ports où se fera le chargement qui donneront le certificat d'origine, ou à défaut trois capitaines ne montant pas des navires du même armateur

(1) Beaussant, *Code maritime*, t. II, n° 704.
(2) *Bulletin administratif des îles St-Pierre et Miquelon*, 1889, p. 55.

que le navire chargeur. A défaut de l'existence de trois ou deux navires dans ces conditions, le certificat sera délivré par le capitaine et le second de deux ou d'un navire non intéressé et, de plus, par le capitaine et le second du navire chargeur et du navire chasseur.

Ce certificat doit indiquer les noms du navire, de l'armateur et du capitaine, le poids net du chargement, le nom du propriétaire. Il devra attester la bonne qualité du poisson.

De l'admission de la morue française en franchise, tandis qu'un droit élevé frappe la morue étrangère, il résulte que les produits de la pêche faite par les bâtiments français régulièrement expédiés à cet effet, ne sont pas, lors de leur rentrée, soumis à une justification d'origine comme toute autre marchandise venant de l'étranger. Ainsi une Cour prévôtale a pu déclarer les tribunaux des douanes incompétents pour connaître, en un tel cas, de la contravention d'une prétendue communication avec l'ennemi (1).

§ 2. — Exemption des droits sur les sels.

La seconde immunité accordée à la grande pêche comprend l'exemption des droits de consommation sur les sels français et celle des droits d'entrée sur les sels étrangers employés à la salaison des produits de pêche. Cet encouragement est, lui aussi, général à toutes les pêches maritimes, mais la grande pêche est favorisée de façon plus complète.

(1) Beaussant, *loc. cit.*

A. — Exemption des droits de régie.

Les anciens textes concernant cet encouragement avaient un caractère spécial, ils n'accordaient la franchise qu'à certains ports.

Un arrêt du Conseil, en date du 13 janvier 1739, permettait aux pêcheurs de Granville de prendre en franchise du sel de Bretagne pour la préparation de la morue.

Un arrêt du 27 du même mois accordait la même autorisation aux pêcheurs de Renneville pour les sels des deux marais de Brouage, et exemptait des droits de sortie et autres les provisions embarquées sur les navires armant pour la pêche de la morue au Banc de Terre-Neuve, à l'Ile Royale et au Canada.

Le même jour, un autre arrêt donnait aux pêcheurs de Honfleur la même facilité pour les sels de Bretagne.

Enfin, un troisième arrêt de la même date autorisait l'établissement à Granville d'un entrepôt pour les marchandises employées à l'armement et à l'avitaillement des navires de pêche (1).

Il est probable que tous les ports d'armement obtinrent les mêmes avantages, mais les textes nous manquent ; ou bien ils n'ont pas été enregistrés par les Parlements, ou bien c'est par extension que tous les ports profitèrent des avantages accordés ailleurs (2).

(1) Beaussant, *Code maritime*, t. II, n° 700.
(2) Hautefeuille, *Code de la pêche maritime*, introd.

Le décret du 11 juin 1806, rendu en exécution de la loi du 24 avril de la même année, étendit cet encouragement à toutes les pêches maritimes, et créa un entrepôt d'une année dans tous les ports ayant un bureau de douane, pour des quantités proportionnées au nombre et au tonnage des bâtiments employés à la pêche (1).

Les armateurs eurent la faculté de rétablir dans l'entrepôt, jusqu'aux expéditions de pêche de l'année suivante, les quantités de sel non employées pendant la campagne (2). Les articles 30 et 31 décident la déchéance du droit d'entrepôt et la perception des droits de consommation, si les sels n'ont pas été employé à la première ou à la seconde pêche après leur mise en entrepôt, et pour ceux entreposés à nouveau après une première campagne, s'ils ne sont pas réexpédiés lors de la pêche de l'année suivante.

Les articles 33 et 34 prescrivent qu'il ne pourra être employé que la quantité de sel nécessaire à la conservation de poisson et que le sel superflu contenu dans les barils sera jeté comme immonde.

L'ordonnance du 30 octobre 1816 a décidé qu'il serait permis d'embarquer à bord des navires allant à la pêche de la morue la quantité de sel que les armateurs jugeraient convenable. Au retour, après vérification des quantités de sel inemployées, celles-ci seraient rétablies en entrepôt (3).

(1) Tit. III, art. 27.
(2) *Ibid.*, art. 31.
(3) Ordonnance du 10 octobre 1816, art. 10.

La franchise fut également accordée pour le sel nécessaire à la confection des viandes destinées à l'équipage et des appâts.

Les textes postérieurs n'ont pas touché à cette franchise complète : ils concernent, en général, la pêche hauturière qui jouit aussi, pour des quantités de sel illimitées, de l'exemption des droits de régie.

B. — *Exemption des droits d'entrée sur les sels étrangers.*

La faculté d'embarquer des sels étrangers avait existé, mais avait été révoquée le 20 mai 1779 par un arrêt du Conseil, la production des sels français étant suffisante pour fournir aux besoins de la pêche. Le 20 vendémiaire an XI, les armateurs de Dunkerque obtinrent la faveur de faire entrer dans leur ville des sels d'Espagne et du Portugal pour les besoins de leur pêche sur les côtes d'Islande. L'arrêté rendu à cette date réglait l'établissement d'un entrepôt réel de 20.000 quintaux de sel ; celui-ci était extrait de l'entrepôt et embarqué ; au retour les quantités non employées étaient remises en magasin.

L'ordonnance du 11 novembre 1814 autorisa l'introduction, pour chaque année, dans les ports armant pour la pêche de la morue, d'une quantité de sel de Sétuval, dit de St-Ubes, en Portugal, basée sur le nombre et la force des armements.

La loi du 23 novembre 1848, relative à l'emploi des sels pour la pêche de la morue, imposa le sel étranger

employé pour cette pêche d'un droit léger de 0 fr. 50 par 100 kilogrammes, mais en exempta les sels employés pour la salaison en mer et le repaquage à terre des morues des pêches d'Islande et du Dogger-Bank (1).

La franchise est complète aussi pour la pêche hauturière. Les autres armements paient un droit fixe de 2 fr. 40 par 100 kilogrammes.

Le décret du 12 janvier 1853 décide que le droit applicable aux sels étrangers ayant servi à la préparation de la morue sèche sera calculé à raison de 90 kilogrammes de sel pour 100 kilogrammes de poisson.

L'article 3 de la loi du 23 novembre 1848 décide que l'importation et le transport sur les lieux de pêche des sels de toute origine destinés à la préparation de la morue ne pourront s'effectuer que sur navires français. Cette mesure est édictée par application d'un principe général de protection dont nous avons déjà rencontré plusieurs exemples.

Lorsque les sels étrangers seront transportés directement des ports étrangers aux lieux de pêche, c'est-à-dire sans avoir été entreposés en France, le droit sera perçu au retour du navire, sur un certificat délivré, dans le port d'embarquement, par les consuls ou agents consulaires qui veilleront à ce qu'on n'embarque que les quantités portées au certificat (2).

La morue transportée directement des lieux de pêche

(1) Art. 1er.
(2) Loi du 30 novembre 1848, art. 1er.

n'aura droit à la prime d'exportation que s'il est justifié de l'origine française du sel ou de l'obligation dûment soumissionnée entre les mains des consuls ou agents consulaires de payer le droit.

Pour les morues rapportées en France, le droit de 0 fr. 50 sera exigé (1).

§ 3. — Immunité relative au tabac.

Le tabac est considéré comme faisant partie de l'avitaillement et les navires pêcheurs bénéficieront de fortes réductions. Le prix des tabacs en feuilles des Etats-Unis et de France a été fixé par une décision administrative du 25 septembre 1837.

Quant aux tabacs fabriqués, ils sont livrés au même prix qu'au commerce et, quand la fourniture s'élève à 100 kilogrammes au moins, les équipages sont considérés comme exportateurs et jouissent de la prime de 40 0/0 sur les tabacs étrangers et de 25 0/0 sur les tabacs français (2).

Cette réduction sur le prix est en réalité un dégrèvement de droits, l'impôt sur le tabac est en effet compris dans le prix de vente. C'est donc là une véritable immunité.

(1) *Ibid.*, art. 2.
(2) Beaussant, *ibid.*

CHAPITRE II

LA PROTECTION DOUANIÈRE.

La protection douanière résulte des droits d'entrée mis sur les produits de la pêche étrangère. Déjà, un arrêt du Conseil d'État, en date du 20 décembre 1687, avait réglé les droits d'entrée de la morue verte à 8 francs par 100 kilogrammes et de la morue sèche à 2 francs.

La loi du 15 mars 1791 porta ce droit à 44 francs, et la loi du 7 septembre 1814 le fixa à 40 francs par 100 kilogrammes.

Ce droit est actuellement de 48 francs.

Jusqu'aux décrets du 16 novembre 1867 et des 4 et 25 avril 1868, portant approbation des délibérations prises par les Conseils coloniaux en vertu du sénatus-consulte du 4 juillet 1866 et supprimant tout droit à l'importation des morues aux colonies, la morue de pêche française était protégée aux colonies par un droit sur celle de pêche étrangère.

La loi du 29 avril 1845 sur le régime des douanes aux Antilles avait fixé ce droit à 7 francs le quintal métrique (1). Ce droit subsista à ce chiffre jusqu'en 1860.

(1) Art. 1er, § 1er.

Le gouvernement proposa alors de le supprimer totalement. La commission du Corps législatif s'y opposa vivement et proposa transactionnellement pour la protection de notre pavillon un droit de 4 francs qui fut accepté par le Conseil d'Etat. Le chiffre de 3 francs fut finalement adopté (1).

La nécessité de cet abaissement s'imposait. En effet, la loi du 22 juillet accordant à l'exportation aux pays transatlantiques une prime égale à celle allouée pour les colonies avait eu d'heureux résultats. L'exportation annuelle moyenne pour les pays étrangers était de 2.430.361 kilogrammes pour la période de 1852 à 1857. Nous fournissions un cinquième de la consommation des Etats-Unis.

Mais, le marché colonial s'était en revanche appauvri. Le gouverneur de la Guadeloupe avait dû, en vertu des pouvoirs que lui conférait l'article 32 de l'ordonnance du 22 avril 1833, supprimer temporairement, par arrêté du 7 juillet 1856, malgré les protestations des armateurs français, tout droit sur les morues de pêche étrangère. La crise se renouvela au début de l'année 1860, et l'arrêté du 21 janvier dut prendre des dispositions identiques,

Le marché colonial n'était cependant pas déserté, puisque de 1852 à 1857 la moyenne annuelle des importations était de 9.358.813 kilogrammes. Mais une crise se produisait de janvier à juillet, lorsque les produits ap-

(1) Loi du 28 juillet 1860, art. 2.

portés à la fin de la saison de pêche étaient épuisés et qu'il fallait faire appel aux réserves de France et de St-Pierre. A ce moment, le marché américain faisait lui aussi des demandes concurrentes. La spéculation contribuait aussi à cette disette temporaire.

Il fallait, pour remédier à cette situation, ou rétablir une différence en faveur de l'exportation aux colonies, ou supprimer le droit de 7 francs.

Pour appliquer le premier système, on pouvait élever la prime à l'exportation aux colonies ; mais c'était grever le Trésor. Si, au contraire, on abaissait la prime d'exportation aux pays transatlantiques on perdait à nouveau un débouché, enfin conquis, puisque, nous l'avons vu, la prime de 18 francs n'avait pas suffi. C'est donc la suppression du droit sur les morues de pêche étrangère qui s'imposait : l'entrée en franchise résultant des arrêtés cités, avait immédiatement amené un afflux de 6 millions de kilogrammes (1). C'est aussi la solution radicale que proposa le gouvernement.

La commission, par crainte de la concurrence étrangère, ne l'accepta pas. Il fallait, disait-elle, compenser la différence entre les prix de revient de la morue de pêche française et celle de pêche étrangère. Elle finit par proposer l'abaissement du droit. Nous avons vu qu'il avait été réduit à 3 francs et qu'aujourd'hui il n'existe plus.

(1) Loi du 28 juillet 1890, Exposé des motifs.

CHAPITRE III

ENCOURAGEMENTS RELATIFS AU PERSONNEL.

Cette troisième catégorie d'encouragements indirects concerne le commandement des navires pêcheurs et le service de santé.

§ 1er. — Facultés relatives au commandement des navires pêcheurs.

A l'origine, et suivant l'ordonnance de 1681, les navires expédiés à Terre-Neuve ne pouvaient être commandés que par des capitaines au long cours. La même règle est édictée par l'article 377 du Code de commerce. Mais les armateurs se plaignaient de ne pas trouver assez de capitaines au long cours et alléguaient qu'ici le succès dépend, non de l'habileté à la navigation, mais de l'expérience de la pêche, qui se trouve plus fréquemment chez les maîtres au cabotage. En fait, il fallait souvent engager, pour diriger la pêche, un marin expérimenté, et le capitaine n'était, durant les opérations de pêche, qu'un chef nominal (1). De plus, cette obligation augmentai les frais d'armement.

(1) Alfred Plocque, *De la mer et de la navigation maritime.*

Déjà, une décision ministérielle du 18 décembre 1828 avait dû autoriser l'emploi des maîtres au cabotage quand les capitaines au long cours feraient défaut ou refuseraient d'embarquer. C'est de la loi du 21 juin 1836 que date l'autorisation donnée à de simples maîtres au cabotage de commander les navires pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande, bien que la navigation qui les concerne soit au long cours. La loi ne parle pas de la pêche au Dogger-Bank qui fait partie de la navigation de cabotage. Ces navires doivent être exclusivement pêcheurs ; on tolère cependant que les navires ainsi commandés portent à leur départ des marchandises à St-Pierre et Miquelon (1).

Cet encouragement a été maintenu par la loi du 22 juillet 1851. Cela résulte de l'article 5 qui exige que les navires exportant pour les destinations susceptibles de primes soient commandés par des capitaines au long cours.

En effet, l'exception faite par la loi de 1836 à une règle générale ne concerne que les navires pêcheurs, dans l'exercice de leur pêche. Déjà en 1836, le ministre de la marine déclarait devant la Chambre que les navires non pêcheurs ne pouvaient faire le transport de leur pêche aux colonies que s'ils étaient commandés par des capitaines au long cours. L'article 5 de la loi de 1851 fixe ce point pour tous les navires, que ce soit des

(1) Fournier et Neveu, *Traité d'administration de la marine*, t. 3, p. 224.

navires pêcheurs qui fassent le transport aux lieux sustibles de primes, ou que ce soit des navires envoyés spécialement de France.

« Il est bien entendu, disait M. de Chasseloup-Laubat, que cela ne touche en rien aux autres droits qu'ont les maîtres au cabotage de commander les bâtiments pêcheurs, mais qui ne peuvent transporter les produits de la pêche ailleurs qu'en France. Cela a été formellement déclaré lors de la discussion de la loi de 1836. Il s'agit ici du transport des produits de la pêche et de l'application de l'article 337 du Code de commerce (1) ».

Lors de la discussion de la loi du 28 juillet 1860, on proposa à la commission la suppression de l'article 5 du texte de 1851 et son remplacement par celui-ci : « Le transport des morues chargées aux lieux de pêche, pour les destinations susceptibles de primes, pourra être fait, soit par les navires pêcheurs, dans les limites où les capitaines sont autorisés à naviguer par leurs lettres et brevets, soit par des navires partis des ports de France pour aller recevoir les produits de la pêche et commandés par des capitaines au long cours. »

La commission objecta que le nombre des capitaines au long cours était assez grand pour que les armements n'eussent pas à craindre d'en manquer, et que permettre de commander au long cours à des hommes non quali-

(1) Discussion de la loi du 22 juillet 1851, séance du 9 juillet, *Moniteur* du 10.

fiés pour cela, découragerait les autres des études nécessitées par le brevet.

Cependant, les maîtres au cabotage étant qualifiés pour la navigation dans la zone de cabotage, la Commission demanda au ministre de la marine qu'ils fussent autorisés à conduire les navires pêcheurs dans les pays où leurs lettres de capitaine leur donnent le droit de commander, cette autorisation leur facilitant souvent les opérations de commerce (1).

La loi du 22 avril 1832 avait accordé un encouragement spécial à la pêche en Islande (2). L'article 11 était ainsi conçu :

« Tout marin qui aura fait cinq voyages, dont les deux derniers en qualité d'officier, à la pêche de la morue sur les côtes d'Islande, sera admissible au commandement d'un navire expédié pour cette même pêche. »

Cette rédaction a été reproduite par l'article 6 de la loi du 22 juillet 1851, avec cette addition : « s'il justifie de connaissances suffisantes pour la sécurité de la navigation ».

Cette condition est le résultat d'un compromis. Cet encouragement, qui faisait échec au privilège général des capitaines au long cours et au privilège spécial des maîtres au cabotage, avait en effet des adversaires. Le

(1) Discussion de la loi du 28 juillet 1860, *Moniteur* du 20.

(2) Lors de la loi de 1832, la Commission avait proposé la même faveur pour Terre-Neuve.

projet du gouvernement le supprimait et assimilait la pêche d'Islande à celle de Terre-Neuve. C'était déjà l'idée de la loi de 1836, en accordant l'autorisation de commandement aux maîtres de cabotage (1).

Mais la Chambre de commerce de Dunkerque qui était alors presque le seul port armant pour l'Islande, réclama. Elle fit remarquer que sur 120 bateaux armés annuellement, 15 au plus étaient commandés par des maîtres au cabotage, ceux-ci y renoncent dès qu'ils le peuvent. Alors, la Commission proposa l'addition dont nous avons parlé (2). Déjà un arrêté ministériel de 1840 avait imposé aux patrons pêcheurs un examen. Les conditions d'examen réglées par l'article 1er du décret du 15 janvier 1852 ont été modifiées par le décret du 19 juillet 1892.

§ 2 — Facultés relatives à l'embarquement des officiers de santé.

Nous renvoyons pour l'étude de cette matière, et pour ne pas la scinder, au titre suivant qui concerne la réglementation de la grande pêche.

(1) Beaussant, *op. cit.*
(2) Loi du 22 juillet 1851, rapport Ancel, *loc. cit.*

TITRE III

LA RÉGLEMENTATION DE LA GRANDE PÊCHE

Nous allons, pour l'étude de la réglementation spéciale de la grande pêche, étudier, en premier lieu, les règles concernant en particulier chaque pêche. Nous passerons ensuite à l'examen des règles communes à tous les armements.

Pour l'étude spéciale, il n'y a que la pêche de Terre-Neuve qui ait été l'objet d'une réglementation importante. C'est par elle que nous débuterons. Les autres pêches sont, en règle générale, soumises aux conditions ordinaires de la navigation au long cours, et nous n'aurons que peu de dispositions particulières à indiquer.

CHAPITRE PREMIER

LA RÉGLEMENTATION DE LA PÊCHE SUR LES CÔTES DE TERRE-NEUVE.

SECTION I. — **La répartition des places.**

§ 1er. — **Historique.**

Quand nos pêcheurs commencèrent à aller en assez grand nombre faire la pêche sur les côtes de l'île de Terre-Neuve, le besoin se fit sentir d'une réglementation pour prévenir les conflits entre les armements.

Les armateurs de St-Malo qui étaient les plus nombreux à pratiquer cette pêche firent entre eux un règlement qui fut approuvé par une assemblée de notables, le 26 mars 1640, et homologué par le Parlement de Rennes, le 31 mars suivant. Ce règlement était obligatoire pour les Bretons, mais non pour les autres pêcheurs français. Un arrêt de Conseil, en date du 28 avril 1671, le rendit commun à tous les pêcheurs français et édicta une peine de 500 livres pour toute contravention.

Ce règlement fut la base des quatre premiers articles du titre VI du livre V de l'ordonnance d'août 1681.

Les règles que cette ordonnance a adoptées pour l'occupation des places ont cessé d'être en vigueur, depuis l'arrêté du 15 pluviôse an XI qui a créé le régime actuel.

Nous n'allons donc que résumer ses dispositions.

Le premier capitaine qui était arrivé à la côte ouest, au havre appelé du Petit-Maître, ou y avait envoyé une chaloupe, avait le droit de choisir sa place. Il devait placer au lieu dit l'Échafaud du Croc une affiche indiquant le jour de son arrivée et le havre qu'il avait choisi (1).

Les capitaines qui arrivaient ensuite devaient procéder de même, et laisser une déclaration identique à un matelot que le premier arrivé laissait au Croc et qui lui rapportait ensuite les déclarations signées (2).

Un règlement analogue était fait pour les pêcheurs de la baie de Canada ; seulement, le capitaine arrivé le premier avait le droit de fixer leur place à ceux qui arrivaient après lui (3).

L'ordonnance voulant sauvegarder la liberté de la pêche défendait, sous peine de désobéissance (crime capital), aux officiers de la marine de l'État de troubler dans son choix le capitaine arrivé le premier dans la baie.

Le 3 mars 1684, un arrêt du Conseil ordonna, conformément à un arrêt du Parlement de Bretagne du 24 avril 1681, que la déclaration sur l'affiche du Croc de-

(1) Ordonnance d'août 1681, liv. V, tit. VI, art. 1er.
(2) *Ibid.*, art. 2 et 3.
(3) *Ibid.*, art. 5.

vrait être faite une heure au plus après l'arrivée, sous peine de 500 livres d'amende.

Ce système, on le devine, n'était pas sans inconvénients, à cause de la rivalité qui était à sa base même, et qu'on jugeait favorable aux intérêts de la pêche. Une ordonnance du 8 mars 1702 dut défendre aux capitaines d'envoyer une chaloupe avant d'avoir mouillé, sous peine d'une amende de 1.000 livres. En effet, les capitaines envoyaient le plus tôt possible une chaloupe à force de rames, pour devancer les concurrents. Il en résultait des accidents. Le titre et les privilèges accordés par l'ordonnance de 1681 au capitaine dont la chaloupe était arrivée première furent transportés à celui qui avait mouillé le premier au havre du Croc.

C'est contre ce système que réagit l'arrêté du 15 pluviôse, an XI, qui décida que les havres et les places, avec les graves en dépendant, ne seraient plus au choix du premier arrivé ni du premier occupant (1), mais seraient répartis par tirage au sort dans une assemblée réunie à St-Malo des armateurs voulant armer pour la pêche à Terre-Neuve (2).

Dès l'an II, les armateurs avaient demandé dans un mémoire à Decrès, ministre de la marine, que les places fussent concédées, et pour plusieurs années.

L'ordonnance du 13 février 1815, rendue après une

(1) Arrêt du 15 pluviôse an XI, art. 1er.
(2) *Ibid.*, art. 2 à 6.

assemblée d'armateurs qui eu lieu à St-Servan le 18 décembre 1814, confirma le nouveau règlement.

L'ordonnance du 21 novembre 1821 fut rédigée après une nouvelle reconnaissance des havres, à la suite de laquelle un tableau complet en fut dressé.

L'ordonnance du 24 avril 1842 et les décrets du 2 mars 1852 et du 22 mars 1862 réglementèrent à nouveau cette matière, ainsi que la police de la pêche, avant le décret du 17 février 1894 qui est le texte en vigueur sur la matière et qui a rendu « moins étroites que par le passé les obligations auxquelles doivent être soumis les armements nationaux pour les côtes de Terre-Neuve » (1).

§ 2. — Le régime actuel.

Le système de la répartition des places, inauguré en l'an XI, a de nombreux avantages. Il remédie au désordre et empêche qu'un nombre de navires supérieur au nombre de places rende les opérations de pêche infructueuses. Il crée pour l'armateur une certitude qui lui permet d'établir la base de ses opérations pour plusieurs années. Il est bien préférable pour le fond de pêche dont il établit une exploitation méthodique à laquelle l'armateur est le premier intéressé.

Enfin, il offre encore à celui-ci une grande com-

(1) Rapport de l'amiral Lefèvre, ministre de la marine, au Président de la République.

modité dans l'exploitation, en lui permettant de laisser une partie de ses engins de pêche ou de sècherie à la côte concédée.

Nous allons étudier dans leur détail les formes minutieuses de la concession des places. Nous passerons ensuite à l'étude des conséquences et des obligations qu'elle entraîne.

La répartition des havres et places du French-Shore, avec les graves qui en dépendent, a lieu entre les armateurs, tous les cinq ans, par voie de tirage au sort (1). Un état indicatif est dressé, contenant le nom des havres, les numéros et les noms des places qu'ils comprennent et le nombre de bateaux que chacune d'elles peut contenir ; enfin la situation de la grave correspondant à chaque place.

Les places sont divisées en trois séries, d'après le nombre de bateaux que chacune peut contenir. La première série comprend celles que peuvent occuper au moins 15 bateaux ; la seconde, celles où peuvent tenir de 10 à 15 bateaux exclusivement ; enfin la troisième comprend les places qui n'en peuvent contenir que neuf au plus (2).

Il existe une quatrième série comprenant les places inhabitables et inscrites seulement pour mémoire sur le tableau (3).

(1) L'arrêté de l'an XI avait fixé un délai de 3 ans (art. 11).
(2) Décret du 17 février 1894, art. 1er.
(3) *Ibid.*, art. 20.

Tous les cinq ans, les armateurs de France ayant l'intention d'armer pour la pêche aux côtes de Terre-Neuve en font la déclaration au chef de service de la marine à St-Servan, en indiquant le nombre et le tonnage de leurs navires (1).

Le 5 décembre, tous les armateurs inscrits, ou leurs représentants, se réunissent à St-Servan, sous la présidence du chef du service de la marine, et il est procédé à la répartition des places (2).

Cette assemblée d'armateurs est aussi un comité consultatif pour les intérêts de la pêche. Le décret du 17 février 1894 a été rendu après consultation des armateurs réunis le 5 février précédent.

Un tableau a été dressé divisant en trois classes selon leur tonnage les navires inscrits. La première classe comprend les navires jaugeant 142 tonneaux et au-dessus et ayant un minimum d'équipage de 25 hommes ; le deuxième ceux de 90 à 142 tonneaux exclusivement, avec 20 hommes d'équipage au moins ; la dernière comprend les navires inférieurs à 90 tonneaux avec un minimum d'équipage de 15 hommes.

Il est évident que la préparation de ce tableau doit précéder l'assemblée. Cependant, on constate dans les procès-verbaux des déclarations souscrites au sein de

(1) *Ibid.*, art. 2.

(2) L'arrêté du 12 pluviôse an XI indiquait St-Malo comme lieu de réunion et comme date le 10 ventôse. Sous le régime du décret du 2 mars 1852, la date de réunion était le 5 janvier.

la réunion (1). Une telle pratique est contraire à l'esprit des articles 2 et 3 du décret de 1894 (2).

L'indication de la force d'équipage n'influe en rien sur le classement, puisqu'il y a un minimum de fixé. Si un navire a un équipage supérieur à ce minimum, il sera classé avec ceux qui ont ce minimum exactement (3).

Après lecture de ce tableau à l'assemblée, on procède au tirage par série, en commençant par la première (4). A cet effet, on met dans une urne autant de bulletins qu'il y a de navires dans chaque série. Ces bulletins portent le nom de chacun des navires. Au fur et à mesure qu'un bulletin sort de l'urne, l'armateur du navire désigné choisit une place de la série correspondante. Si le nombre des navires est supérieur à celui des places de la série, les bâtiments excédants sont réunis à ceux de la série inférieure. Si le contraire a lieu, les armateurs de la série suivante peuvent choisir dans la série précédente les places restées disponibles (5).

Cette dernière disposition, innovée par l'ordonnance

(1) Cf. Hautefeuille, *Code de la pêche maritime*, tit. II, ch. II, p. 233.

(2) L'arrêté de l'an XI n'exigeait la déclaration qu'à la réunion même : un procès-verbal des déclarations était dressé (art. 4).

(3) Hautefeuille, *ibid.*

(4) Sous le régime de l'arrêté de l'an XI, le tirage n'avait lieu qu'entre les armateurs désirant occuper la même place et n'était général qu'en cas de non-entente de tous les armateurs sur le choix des places (art. 4 à 6).

(5) Décret de 1894, art. 3.

de 1842, est critiquée par Hautefeuille (1). Permettre aux navires de troisième série de choisir les places restées vacantes dans les deux premières, c'est, selon lui, risquer d'épuiser les places de ces deux séries au profit de navires trop petits pour les occuper complètement : dans l'intervalle des tirages, on ne pourra satisfaire les navires des deux premières séries qui se présenteront. Cette crainte est exagérée, le nombre de places n'ayant jusqu'ici jamais fait défaut.

Après ce premier tirage, il peut être procédé à un tirage supplémentaire pour la concession de places aux armateurs qui pêchent aux bancs,avec sècherie sur les côtes de Terre-Neuve.

Comme pour les armements à la côte,une déclaration préalable est nécessaire pour donner le droit de participer au tirage.

Les armateurs déjà concessionnaires d'une place qui voudraient en obtenir une seconde dans un havre inoccupé et à laquelle aucun bâtiment ne serait affecté, pourront y prendre part. Mais, pour être admis au tirage des places entre eux, ils devront faire une nouvelle déclaration (2).

Le havre de l'île Rouge, situé à la côte ouest, fait l'objet d'un tirage à part auquel sont admis tous les armateurs sans distinction de domicile, mais seulement à titre individuel. Cette distinction a été créée par une

(1) *Loc. cit.*
(2) Décret de 1894, art. 4.

dépêche ministérielle du 26 février 1872. Quatre places sont réservées, ainsi que dans le havre de Cod-Roy, aux armements de St-Pierre et Miquelon (1). Nous verrons que des obligations spéciales ont été édictées pour l'occupation de ce havre (2).

L'article 6 règle la répartition des saumoneries de la même façon, entre les concessionnaires des havres auxquels ces saumoneries correspondent. Un procès-verbal est dressé de ce tirage spécial.

Un tableau est établi des résultats du tirage, par les soins du chef de service de la marine. Ce tableau devra indiquer, outre les noms des havres, les numéros et les noms des places qu'ils comprennent, avec le nombre de bateaux que chacune peut contenir, indications contenues dans le premier tableau dont il a été parlé, les noms des armateurs concessionnaires, leur domicile, les noms de leurs navires avec le tonnage, le nom et l'âge du capitaine (3), la force des équipages, le port

(1) Un tirage local a lieu à St-Pierre entre les armateurs des îles, qui ne peuvent prendre part au tirage de St-Servan, pour l'attribution des places vacantes.

Jusqu'ici il n'a jamais donné de résultat. Dans le but d'arrêter la décadence de la pêche au *French-Shore*, le ministère de la marine a, par dépêche du 23 janvier 1893, autorisé les armements en warys et doris sur la côte ouest de Terre-Neuve. Des bâtiments de haute mer ne sont plus nécessaires ; ils sont d'ailleurs mieux utilisables sur les Bancs.

(2) Décret de 1894, art. 5

(3) Cette indication introduite par l'ordonnance de 1821 a pour but d'éviter toute contestation au sujet des fonctions de capitaine prud'homme (Hautefeuille, *op. cit.*).

de départ (1). Ce tableau est adressé au ministre de la marine, imprimé et rendu public (2).

Dans l'intervalle de ces tirages quinquennaux, il est fait chaque année, à la même date que le tirage général, un tirage partiel des places vacantes, et selon les mêmes formes (3).

En outre, après le grand tirage et les tirages annuels, et jusqu'au 30 juin, le ministre de la marine concédera les places demeurées vacantes aux armateurs qui en feront la demande (4). Ces concessions particulières seront inscrites sur le tableau de répartition. Il ne pourra être dans l'intervalle des tirages quinquennaux créé de nouvelles places, sauf au cas de concession de toutes les places disponibles.

Le chef du service de la marine à St-Servan adresse aux administrateurs des ports d'où les navires doi-

(1) Décret de 1894, art. 7.— Cf. Arrêté du 15 pluviôse an XI, art. 9.

(2) *Ibid*, art. 9. — *Sic* : Arrêté du 15 pluviôse an XI, art. 10.

(3) *Ibid.*, art. 7.

(4) L'arrêté de l'an XI, art. 18, exigeait que, dans ce cas, avis sur l'existence de la place fût demandé aux concessionnaires du même havre. S'ils se déclaraient pour l'affirmative, la place était accordée ; en cas de négative, on faisait appel à l'avis de deux armateurs des deux havres voisins dont l'avis négatif emportait un refus pour le demandeur. Si l'avis différait de celui des premiers, le commissaire de l'inscription s'adjoignait alors deux armateurs non intéressés et prononçait. Le ministre, dans tous les cas, était averti.

Cette procédure fort longue, on le voit, était compréhensible à une époque où la côte de Terre-Neuve était peu connue. Maintenant le tableau indicatif la rend inutile. On a cependant longtemps prétendu que cette disposition était encore en vigueur. *Sic*. Beaussant, *op. cit.*, t. II, p. 198. — *Contrà* : Hautefeuille, *loc. cit.*

vent être expédiés un état de la répartition des places (1).

§ 3. — Caractères de cette attribution de place.

Cette attribution de place constitue une simple permission de police, conférant à celui qui l'a obtenue le droit de pêcher à l'endroit désigné, non une concession proprement dite. Elle ne saurait être considérée comme un contrat synallagmatique pouvant donner, en cas d'exécution, ouverture à une action en dommages-intérêts (2). Le décret de 1894,comme les précédents, règle seulement la police des armateurs entre eux.

L'armateur ayant obtenu la concession d'une place à la côte de Terre-Neuve en conserve la jouissance durant cinq années si son droit date du tirage général, et seulement jusqu'au prochain tirage s'il lui est postérieur (3).

Il a,pendant le même temps, la jouissance des chaufauds, des dépendances et des graves qu'il aura fait réparer.

Le capitaine doit, à l'expiration de la concession, constater par un procès-verbal signé de deux capitaines

(1) Art 12.

(2) Conseil d'Etat, 10 février 1893 (D. 94.3.34). Le demandeur réclamait à l'Etat une indemnité,à raison du préjudice que lui avaient causé des pêcheurs anglais.

(3) Décret du 17 février 1894, art. 8 et 10.

voisins l'état de l'établissement comprenant les chaufauds, ses orgages et ses tenailles, les cabanes et leurs portes, les étaux, lavoirs et garde-poissons, rances à bascules et cajots. Il le laissera dans l'état où il se trouvera (1).

Il est évident, dit Hautefeuille, que les capitaines qui signeront le procès-verbal ne doivent pas appartenir au même armateur que le premier. C'est là un principe général souvent appliqué.

Notre article parle bien d'un procès-verbal à la fin de la concession, mais non au début. Il eût pourtant été utile de pouvoir comparer l'état de l'établissement à ces deux périodes ; les règlements précédents avaient eux aussi négligé ce point. Hautefeuille fait observer qu'une sanction pénale serait nécessaire, à défaut de laquelle l'obligation reste vaine.

Quant aux objets mobiliers appartenant à l'armateur : les traîneaux, les bateaux, les avirons, les cajots et les autres ustensiles, le capitaine pourra les enlever (2). « C'est comme un immeuble dont il a joui ; il ne peut emporter que les objets mobiliers qu'il est facile de transporter. Cela a lieu lors même qu'un armateur a formé et créé un établissement (3) »

(1) *Ibid.*, art. 10. — Cf. Ordonnance de 1842, art. 6, § 3.
(2) *Ibid.*, *loc. cit.*
(3) Beaussant, *Code maritime*, t. II, n° 712.

SECTION II. — **Obligations des concessionnaires.**

§ 1er. — **Obligation d'occuper la place concédée.**

Le fait de prendre part au tirage des places entraîne pour l'armateur, hors le cas de force majeure dûment constaté (1), l'obligation d'expédier l'année qui suivra le tirage le navire dont il a annoncé l'armement. Sinon, il perd ses droits à la jouissance de la place qui est réputée vacante, sans qu'il puisse prétendre à une indemnité, et est en outre condamné à une amende qui est de 4.000 francs pour les navires de première série, 3.000 et 2.000 pour ceux des deux autres (2).

Une peine de 4.000 francs, sans distinction de classes, est prononcée dans le même cas pour les places concédées à l'île Rouge. Cette peine est une innovation du décret de 1894.

Une amende uniforme de 1.000 francs est édictée contre les navires banquiers qui n'auront pas été pêcher sur le Banc ou n'auront pas occupé à la côte de Terre-Neuve la place de sècherie qui leur aura été concédée (3).

(1) La question de savoir s'il y a eu force majeure est une question de fait. Lors de l'assemblée générale du 7 février 1832, on se demanda si la réduction ou la suppression des primes était un cas de force majeure. La négative ne fut admise que pour la réduction, non pour la suppression complète (Hautefeuille, art. 13, p. 306).

(2) Art. 20.

(3) *Sic* : Décret du 2 mars 1852, art. 13.

Ces amendes ont été établies par les armateurs eux-mêmes, lors de leur assemblée générale à St-Servan, le 15 décembre 1820. Jusqu'au décret de 1852, dit Plocque (1), il y avait discussion sur le point de savoir si la délibération de cette assemblée pouvait lier les armateurs dissidents. Il nous semble cependant que le seul fait de prendre part à l'assemblée entraîne l'obligation de suivre les prescriptions qu'elle édicte. Nous trouverons plus loin des applications de ce principe.

Dans le cas où l'armateur aura choisi, de son plein gré, une place réputée inhabitable alors que celles des trois séries n'étaient pas épuisées, il n'échappera pas à l'amende. En effet, ce choix singulier n'aura probablement été fait qu'en vue d'échapper à l'obligation d'expédier le navire qu'il aura déclaré.

Avant l'ordonnance de 1832 qui édicte cette disposition, le ministre avait dû, par décision du 7 mars 1827, sur leur plainte, dispenser de l'envoi les armateurs à qui une mauvaise place était échue. Mais plusieurs en profitèrent pour choisir ces places inhabitables et l'assemblée du 10 février 1832 protesta contre cette pratique. Le ministre décida de mettre ces places hors du tirage ; l'ordonnance de 1842 consacra cette solution (2).

Les amendes sont prononcées par le chef du service de la marine à St-Servan. Dans le cas où les condamnés appelleraient de cette décision, celle-ci sera sou-

(1) *De la mer et de la navigation.*
(2) Hautefeuille, *op. cit.*, p.309.

mise à l'examen de trois arbitres désignés par les armateurs réunis en assemblée générale. En cas de divergence avec la première décision, le ministre de la marine statuera sur les rapports du chef du service et des arbitres (1).

Le navire qui doit être expédié est celui dont l'armateur a annoncé l'armement et non un autre, même s'il est d'une série identique. Cela résulte de la disposition que nous rapportons ci-après et qui a le caractère d'une exception.

L'armateur reste tenu de l'obligation d'expédier la première année le navire annoncé, ou un autre de même série, si le premier a été condamné pour innavigabilité sans avoir subi d'avaries de mer.

En effet, il n'y a pas ici le cas de force majeure pour lequel notre article fait exception ; on a voulu éviter les déclarations d'expédition faites par un armateur uniquement en vue d'empêcher les autres d'obtenir des places, sans vouloir en profiter lui-même.

L'armateur devra équiper un navire de même série et prévenir le commissaire de la marine à St-Servan, afin que celui-ci fasse au tableau de répartition les changements nécessaires pour la délivrance du bulletin de mise en possession.

Même dans le cas de vente du navire, l'acquéreur est

(1) Décret de 1894, *ibid*. Cette organisation date de l'assemblée du 10 février 1832.

tenu de l'obligation d'expédier, sous la responsabilité du vendeur qui a obtenu la concession (1).

Les pénalités étant de droit strict, on ne peut condamner à l'amende l'armateur qui, ayant obtenu une place à un tirage partiel, n'expédiera pas son navire. En effet, le décret n'indique que l'année qui suivra le tirage général.

Dans les quatre années qui suivront le tirage, tout armateur qui, pendant une saison, n'occupera pas la place concédée, sera tenu, sauf le cas de force majeure dûment constaté, comme en faisant l'abandon et il sera déchu de ses droits ; l'amende n'est en effet applicable que si la non-occupation a lieu la première année après le tirage général. La place réputée vacante pourra être concédée à un autre armateur.

Par exception, dans le cas où un concessionnaire aura défriché un terrain pour faciliter l'exploitation, il pourra, durant deux saisons, le laisser vacant, sans être déchu de ses droits. On a en effet pensé que le fait d'avoir agrandi son exploitation indique chez le concessionnaire une intention de pêche effective (2).

Notre article règle ensuite les cas d'occupation partielle, dans les quatre dernières années, ce qui se produit, par exemple au cas où un armateur expédie un navire de moindre série que celui annoncé. Alors, il y aura lieu au partage de la grave concédée « seulement

(1) *Ibid.*
(2) *Ibid.*

en raison de la différence de la série », c'est-à-dire qu'on ne réduira pas la grave proportionnellement à la différence de tonnage des navires, mais seulement à la différence des séries, ce qui, selon les cas, pourra être très avantageux ou très désavantageux pour le navire : un navire de 141 tonneaux et un autre de 90, remplaçant un navire de première série, subiront la même réduction, celle de leur série. Il y a une difficulté concernant l'établissement de pêche : si on ne le partage pas aussi, l'exploitation sera impossible pour le nouveau concessionnaire et, si on le partage, elle sera difficile pour les deux. Evidemment c'est l'établissement complet qui devra être partagé. Hautefeuille dit que le partage n'est édicté que comme clause pénale (1).

§ 2. — Conditions de l'occuption.

L'article 21 (2) règle les conditions d'occupation. On sait qu'il y a une différence de mode de pêche entre la côte orientale et la côte occidentale de Terre-Neuve. Il en résulte une différence dans le mode d'occupation.

A la côte orientale, où la pêche est sédentaire, les armements doivent débarquer le nombre d'hommes affectés à la série de leur navire, effectuer la pêche et préparer le poisson dans le havre et la place concédés ; le navire peut se déplacer pendant la campagne, mais

(1) *Op. cit.*, p. 258.
(2) Cf. *Sic.* : Décret du 20 mars 1862, art. 13, § 9 et 23, § 9.

son équipage de pêche doit rester un minimum de 30 jours à la place concédée et ne peut la quitter que dans le but de pêcher ailleurs, sous peine de perdre la jouissance de la place, sans préjudice de la privation du droit à la prime d'armement pour insuffisance de séjour sur les lieux de pêche. Nous avons vu que pour Terre-Neuve le séjour minimum était de 30 jours (1).

Pour la côte occidentale, le décret de 1894 distingue le nouveau Port-au-Choix, l'Anse de Barbacé, l'île aux Sauvages et les îles St-Jean, où l'occupation doit se faire comme à la côte orientale. Pour les autres baies, au contraire, les concessionnaires d'une place ne sont tenus que de mouiller une fois par campagne dans le havre où ils sont concessionnaires d'une place. On sait que la pêche pratiquée sur cette côte est la pêche en *défilant le golfe*, depuis la baie de Port-à-Port jusqu'au cap Normand inclusivement (2).

SECTION III. — **Obligations concernant le départ.**

L'article 13 du décret de 1894 décide que les navires destinés à la pêche à la côte de Terre-Neuve ne peuvent obtenir des bureaux de la marine la remise de leurs papiers de bord avant le 1er mars. De plus, ceux qui se rendent à la côte est ne doivent pas tenter d'y aborder avant le 10 mai.

(1) Décret du 29 décembre 1851.
(2) *Ibid.*, art. 21 et 23.

Il est défendu, sous peine d'une amende de 1.000 francs dont l'armateur est solidairement responsable, à tout capitaine d'appareiller et de faire route avant le 1er mars.

Cette prescription avait une grande importance lorsque le choix des places appartenait au premier occupant ; les navires partaient trop tôt et couraient de grands dangers, à cause des glaces qui obstruent la côte de Terre-Neuve. C'est la raison qui avait fait édicter cette règle par l'ordonnance du 8 mars 1702. L'arrêté de l'an XI la maintint expressément et elle a été reproduite par les règlements postérieurs.

Il y avait jadis une distinction plus tranchée entre la côte orientale et la côte occidentale de Terre-Neuve. Pour la première, le départ ne pouvait avoir lieu que le 20 avril, tandis que pour la seconde, il pouvait s'effectuer, comme pour le Banc, au 1er mars (1). En fait, le nouveau règlement ne s'écarte guère du premier, puisqu'il interdit d'aborder à la côte est avant le 10 mai.

Il a cependant un grand avantage sur les précédents, parce qu'il permet aux armements doubles auxquels on déniait le droit de partir avant les pêcheurs avec sècherie, d'effectuer une première pêche au Grand-Banc avant de se rendre à la côte. En outre, les pêcheurs de la côte est peuvent, eux aussi, pratiquer la pêche aux Bancs et ne pas être trop désavantagés vis-à-vis des pêcheurs de l'autre côte.

(1) Ordonnance du 24 avril 1842, art. 21 ; Décret du 2 mars 1852, art. 21.

Le capitaine du navire doit être muni au départ : 1° de son bulletin de mise en possession ; 2° d'un exemplaire du décret du 17 février 1894 ; 3° du tableau de répartition des places (1).

Le bulletin est délivré au capitaine par le commissaire de l'inscription maritime ; il est le titre donnant l'autorisation de pêcher. Il porte que le capitaine a le droit d'occuper la place concédée et que tout trouble apporté à cette occupation sera passible d'une amende de 500 francs et de dommages-intérêts à fixer par les tribunaux. Le capitaine est tenu de l'exhiber au capitaine prud'homme du havre ou des baies où il devra faire la pêche (2).

SECTION IV. — **Les capitaines prud'hommes.**

Avant de passer à l'étude de la police de la pêche à Terre-Neuve, il convient de parler des capitaines prud'hommes qui sont chargés de sa surveillance et de l'exécution des règles prescrites par le règlement de 1894.

Sous l'empire de l'ordonnance de 1681, le capitaine arrivé le premier à la côte de Terre-Neuve ou dans la baie de Canada, était chargé de dresser procès-verbal de toutes les contraventions aux prescriptions de l'ordonnance (3). Il prenait le titre d'amiral de la pêche (4).

(1) *Sic* : Arrêté du 15 pluviôse an XI, art. 25 et 27.
(2) *Ibid.*, art. 14.
(3) Ordonnance d'août 1681, art. 12.
(4) L'ordonnance de 1681 ne donne pas au capitaine le titre d'a-

L'arrêté du 15 pluviôse an XI transféra les fonctions de police au capitaine le plus ancien, dans chaque havre (1), et l'ordonnance du 21 novembre 1821 au plus âgé. Les règlements successifs ont maintenu cette dernière fixation.

Les capitaines au long cours ont cependant la priorité sur les maîtres au cabotage (2).

Il y a une différence essentielle entre l'ancien amiral de pêche et les prud'hommes actuels ; il existe un prud'homme dans chaque havre, tandis qu'il n'y avait que deux amiraux de pêche : un pour la côte de Terre-Neuve et un autre pour la baie de Canada.

Le nom que leur a donné l'arrêté de l'an XI vient d'une assimilation avec les prud'hommes pêcheurs de France.

Les fonctions du capitaine prud'homme sont aujourd'hui régies par le décret du 17 février 1894 qui a peu modifié la réglementation antérieure. Elles se rattachent à trois chefs principaux : il a des pouvoirs de police et d'administration ; il remplit les fonctions d'officier de police judiciaire ; enfin, il est juge civil.

Nous allons étudier successivement ces trois catégories de fonctions du capitaine prud'homme.

miral, mais l'usage l'avait confirmé, en conséquence du règlement breton et de l'arrêt du Conseil du 28 avril 1671 (Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août* 1681, sous l'art. 1er.

(1) Arrêté du 15 pluviôse an XI, art. 19.

(2) Décret de 1894, art. 15.

§ 1er. — **Fonctions de police.**

Les fonctions les plus importantes sont les fonctions de police et d'administration. Le capitaine prud'homme est spécialement chargé, dit l'article 15 du décret, de maintenir la discipline, la police et le bon ordre dans les havres et baies communes. Tous les navires séjournant dans un havre, qu'ils soient ou non titulaires d'une place, lui doivent obéissance (1).

Il assure à chaque capitaine la jouissance du havre. de la grave et du mouillage, qui lui sont assignés. Il inspecte les filets et veille à la sûreté des mouillages et rades. Il reçoit les plaintes des capitaines pêcheurs et y fait droit lorsqu'il est compétent pour les juger, après avoir vérifié les faits. Il préside toutes les réunions qui peuvent avoir lieu dans les havres et dans les baies (2). Il devrait même, dit Beaussant, être seul à les convoquer et à les autoriser (3).

Lorsque les commandants des bâtiments de la station font l'inspection des havres, il doit leur remettre un état spécifiant pour chaque place si elle est ou non occupée comme le règlement le prescrit, et si la légalité en toute chose y est observée. Il leur dénonce les délits contre la discipline et les contraventions aux règlements

(1) *Ibid.*, art. 9.
(2) *Ibid.*, art. 15. — *Sic* : Arrêté de l'an XI, art. 20.
(3) *Code maritime*, t. II, n° 734.

de la pêche et à l'occupation des places qu'ils ont pour mission de réprimer (1).

A son retour, il remet au commissaire de l'inscription maritime un rapport sur la navigation et tout ce qui peut intéresser l'amélioratiou de la pêche (2).

§ 2. — Fonctions d'officier de police judiciaire.

Le prud'homme n'a aucune fonction d'officier d'état civil ni de notaire (3). Comme officier de police judiciaire, il dresse procès-verbal de toute contravention commise, le fait signer par les officiers et le maître d'équipage et le remet, à son retour, au commissaire de l'inscription maritime du port d'où il est parti (4). Cette attribution est la seule fonction que l'ordonnance de 1681 accordait au capitaine amiral. Celui-ci adresse les procès-verbaux aux procureurs du domicile des délinquants, pour que la poursuite ait lieu. Les tribunaux correctionnels ont succédé aux tribunaux d'amirauté dans la connaissance des infractions à la police de la pêche.

Pour les délits qui, en France, sont du ressort des tribunaux, le prud'homme remplit les fonctions de juge de paix : il fait la première instruction en suivant autant que possible, dit Beaussant, les prescriptions du

(1) *Ibid.*, art. 17. — *Sic* : Arrêté de l'an XI, art. 22.
(2) *Ibid.*, art. 15. — *Sic* : Arrêté de l'an XI, art. 20.
(3) Beaussant, *loc. cit.*
(4) *Ibid.*, art. 15. — *Sic* : Ordonnance de 1681, art. 121.

Code d'instruction criminelle, veille à ce que le prévenu ne puisse s'évader, c'est-à-dire l'arrête, s'il le juge nécessaire, et le remet au commandant de la station avec les pièces constatant le délit (1). Le prévenu est poursuivi directement devant les tribunaux français de son domicile.

§ 3. — Fonction de juge civil.

Comme *prud'homme arbitre* il termine sans frais les contestations entre les capitaines. Il ne peut exiger pour cette fonction aucune rétribution, ni émoluments. Il garde minute des décisions qu'il prend (2). Cette définition du règlement est bien vague. Ce sont, semble-t-il, les contestations relatives aux places, à la police du mode de pêche, aux contestations où l'intérêt des armateurs n'est pas en jeu (3).

Les demandes en indemnité pouvant résulter de l'application du décret sont jugées sans appel par les capitaines du havre non intéressés aux bâtiments en contestation, et présidés par le prud'homme ; s'il est intéressé ou absent, c'est le plus âgé après lui qui préside (4).

On voit que pour les contestations où des intérêts pécuniaires sont engagés, le capitaine prud'homme n'a pas de pouvoirs propres.

(1) *Ibid.*, art. 18. — *Sic* : Arrêté de l'an XI, art. 23.
(2) *Ibid.*, art. 15. — *Sic* : Arrêté de l'an XI, art. 20.
(3) Beaussant, *Code maritime*, t. II, n° 736.
(4) *Ibid.*, art. 16.

§ 4. — Conclusion.

Peut-être les pouvoirs de police du capitaine prud'homme gagneraient-ils à être fortifiés par des moyens d'action. L'ordonnance de 1681 avait déjà reconnu que les pêcheurs pouvaient se gouverner sagement, et elle avait formellement interdit aux officiers de la marine et aux fonctionnaires d'intervenir dans l'occupation des places, source pourtant certaine de contestations. Ses fonctions de juge pourraient aussi être plus étendues et, dans ce cas, devaient être plus définies et entourées de formes qui en garantiraient le juste exercice.

Pour les contraventions de simple police par exemple, on eût pu, dit Beaussant, laisser, sans inconvénients, le prud'homme les juger (1).

Pour encourager les prud'hommes dans leur mission de juge, le même auteur propose de récompenser ceux dont les jugements seraient les meilleurs. Sans viser plus particulièrement leurs fonctions judiciaires, on pourrait récompenser ceux qui, de façon générale, auraient le mieux rempli leur tâche.

(1) *Loc. cit.*, n° 733.

SECTION V. — Police de la pêche.

§ 1er. — De l'envoi de chaloupes à l'arrivée.

Une très ancienne disposition, puisqu'elle date de l'ordonnance du 8 mars 1702, a trait à l'expédition de chaloupes lors de l'arrivée en vue de terre.

L'ordonnance de 1702 interdisait d'envoyer des chaloupes à terre avant d'avoir mouillé ; on sait qu'il s'agissait de la priorité pour le choix d'une place. La raison de cette prescription est le danger que courent des chaloupes légères envoyées très loin de terre au milieu des brouillards et des banquises de la côte.

Les règlements successifs ont maintenu cette disposition, quoique, les motifs de rivalité entre les capitaines ayant disparu, elle n'ait plus guère d'application, et le décret de 1894 édicte une peine de 1.000 francs contre tout capitaine qui expédiera des bateaux sur la côte, si le navire en est éloigné de plus d'un myriamètre et même d'une moindre distance s'il y a banquise formée. Cette dernière circonstance est constatée par les journaux des capitaines et des officiers (1).

§ 2. — De l'occupation des havres.

A son arrivée, le capitaine du navire concessionnaire

(1) *Ibid.*, art. 3. — *Sic* : Arrêté de l'an XI, art. 24.

doit se placer dans le havre qui lui est assigné par le bulletin de mise en possession qu'il doit exhiber au capitaine prud'homme. La sanction de cette prescription est une amende de 500 francs et une interdiction de commandement dans le cas où le capitaine occuperait un havre autre que celui qui lui est assigné (1).

L'amende édictée par simple décret n'a rien d'inconstitutionnel. En effet, la police de la pêche étant du ressort du pouvoir exécutif, les peines disciplinaires sont de sa compétence. D'ailleurs, les règlements édictant cette peine ne font que répéter l'arrêté de l'an XI qui n'a pas été abrogé et qui a force de loi (2).

Le texte du décret dit, comme les précédents, *interdiction*, non suspension. La mesure est donc définitive, mais, dit Hautefeuille, l'autorité peut ne la prononcer que pour un temps : s'il n'y a pas de délai spécifié, elle est définitive.

Telle est la règle générale. Il y a des exceptions particulières pour les navires concessionnaires ; nous verrons ensuite le cas des navires français non concessionnaires.

La première exception concerne les navires expédiés

(1) *Ibid.*, art. 22. L'arrêté de l'an XI édictait dans son article 25 une peine de 1.000 francs.

(2) En effet le tribunal de cassation décida le 23 floréal an X, que les arrêtés rendus sous l'empire de la Constitution de l'an VIII et non attaqués devant le Sénat avaient force de loi (Sirey, t. II, 1re part., p. 265). — V. sur cette question : Hautefeuille, *op. cit.*, p. 279.

en dégrat, c'est-à-dire ceux qui, une mauvaise place de pêche leur étant échue, obtiennent l'autorisation de se placer ailleurs.

Les bateaux à la ligne de main expédiés en dégrat sont admis à pêcher, trancher et saler dans tous les havres et même à sécher sur les terrains vacants.

Pour les navires pêchant aux harouelles, le dégrat est autorisé à la côte ouest, mais seulement dans les baies communes et dans les havres inoccupés. La raison de cette différence est que la pêche aux harouelles exige un espace bien plus grand que la pêche à la ligne de main et est bien plus productive.

A la côte orientale, le dégrat n'est permis que dans les havres inoccupés (1).

Une seconde exception à la règle générale de l'article 22 est celle qui résulte des arrangements possibles entre les armateurs ou les capitaines pour l'occupation des places concédées.

Il a fallu cependant édicter des prescriptions à l'égard de ces échanges de places. Pour leur valabilité, il faut qu'il y ait eu réellement expédition des deux parts, sinon, la place qui appartenait avant l'échange au navire qui n'expédiera pas tomberait, dit l'article 22, dans le domaine public.

Une troisième exception concerne les havres non occupés. Les bâtiments concessionnaires d'une autre

(1) *Ibid.*, art. 22.

place pourront y pêcher. Ils pourront même conserver la nouvelle place choisie en faisant à leur retour l'abandon de la place qui leur avait été concédée. Cette faculté, semble-t-il, ne sera possible que si la place est déjà portée au tableau. Il est en effet défendu de créer des places d'un tirage à l'autre.

Remarquons que le texte dit havre inoccupé, et non pas place. Il y a en effet intérêt à ne pas permettre de diminuer la jouissance des autres concessionnaires. La même solution devrait être donnée pour le cas où une place dans le havre où le navire est concessionnaire deviendrait vacante. Ici la raison donnée n'existe pas, mais il en est une autre : empêcher des discussions à propos de l'occupation.

Dans le cas où un navire ayant obtenu la concession d'une place dans ce havre inoccupé arriverait, le navire qui l'occuperait en vertu de notre article devrait se retirer.

En outre, l'article 23 autorise les concessionnaires de la côte ouest à s'établir dans les baies où il n'y a pas de concession particulière et qui sont affectées à l'exploitation commune. Les goëlettes de St-Pierre et Miquelon jouissent également de cette faculté.

Les navires pêcheurs de la côte ouest sont autorisés à s'établir pour sécher dans les havres inoccupés de la côte est, et même en cas d'occupation, s'ils ont le consentement des navires concessionnaires.

Enfin, les équipages des navires naufragés sont autorisés à s'établir pour pêcher et sécher sur toute place inoccupée, et même dans les havres occupés si les concessionnaires y consentent. Ils demeurent en effet tenus de leurs engagements avec l'armateur, qui de son côté doit exécuter les clauses que lui impose le contrat et pourvoir à leur subsistance et à leur rapatriement.

En règle générale, tout navire pourra pêcher dans les baies communes ou dans les havres inoccupés. Les capitaines titulaires d'une place peuvent seuls empêcher un navire de pêcher dans leurs eaux, il n'y a pas de droit de premier occupant.

Mais tous les capitaines peuvent s'opposer à la concurrence des indigènes ou des goëlettes nomades et doivent les signaler aux croiseurs de la station (1).

Les navires non concessionnaires ne peuvent pas s'établir dans les havres où il existe des places marquées sur le tableau de répartition. Ici il y a un privilège exclusif en faveur des concessionnaires.

La pêche est libre, à la côte ouest, dans toutes les baies où il n'est pas créé de places particulières et qui sont désignées comme affectées à l'exploitation commune. L'article 23 en donne une énumération ; ce sont les baies de Port-à-Port avec ses mouillages, des îles avec les rades qui en dépendent, de Bonne-Baie, de Tête de Vache, de Ste-Marguerite, avec l'anse du Nouveau-Férolle, et de l'Anse-aux-Fleurs.

(1) *Ibid.*, art. 19.

Les bateaux non concessionnaires de places dans le Petit-Port pourront pêcher sur les fonds extérieurs qui en dépendent, mais non trancher ni saler dans l'intérieur du havre. L'article 23 édicte ici une défense formelle d'agrégation.

En outre, les navires pourront pêcher dans le périmètre des places occupées, mais seulement après avoir obtenu le consentement des concessionnaires. Ils pourront même obtenir une place sur le rivage intérieur des havres occupés. Tous les navires peuvent sans autorisation déborder leurs filets sur la portion de côte qui relie deux havres (1).

§ 3. — Règles concernant l'usage des places concédées.

A. — *Interdiction de jeter du lest dans les havres, de s'emparer des objets mobiliers et de dégrader les chaufauds.*

L'ordonnance d'août 1681 avait défendu aux capitaines et aux équipages, sous peine de 500 livres d'amende, « de jeter le lest dans les havres, de s'emparer des sels et huiles qui s'y trouveront et de rompre, transporter ou brûler les chaufauds lesquels appartiendront aux maîtres qui auront fait choix des havres ou galets sur lesquels ils auront été laissés ».

Les règlements qui se sont succédés depuis ont rappelé ces dispositions en modifiant, conséquence du

(1) *Ibid.*, art. 19.

nouveau mode d'attribution des places, ce qui concerne la propriété des sels et huiles laissés.

L'article 31 du décret de 1894 maintient la peine de 500 francs et défend « de jeter du lest dans les havres, de s'emparer des sels, des huiles et des autres objets qui auraient pu être laissés l'année précédente, de rompre, transporter, dégrader (1) ou laisser tomber en ruine les chaufauds, cabanes et dépendances de la place ». Le décret ajoute qu'il est en outre expressément recommandé au capitaine d'améliorer la place qu'il occupe. Cette dernière recommandation reste lettre morte. Peut-être faudrait-il encourager son exécution par des récompenses aux armateurs ayant fait des travaux d'amélioration. C'est ainsi qu'on proroge le délai de déchéance pour inoccupation, dans le cas où le concessionnaire a défriché une place nouvelle.

Quant aux objets mobiliers, ils appartiennent au concessionnaire qui les a laissés. Mais si, à la fin de la deuxième année, du 1er au 10 septembre, à partir de l'occupation, ils n'ont pas été enlevés, ils seront vendus à l'encan, à la diligence du prud'homme, au profit de leur propriétaire. Le décret n'indique pas les formalités que le prud'homme devra suivre. Il devra, autant que possible, suivre les suivantes : annoncer et publier plusieurs jours à l'avance la vente et dresser procès-ver-

(1) Cette addition date de l'arrêté de l'an XI, l'ordonnance de 1681 ne prévoyant que la rupture, le transport ou l'incendie.

bal de l'adjudication et des moyens de publication. Il sera dépositaire de la somme payée qu'il remettra avec le procès-verbal au commandant de l'inscription maritime qui lui donnera décharge et transmettra le prix au propriétaire. Dans le cas où le propriétaire serait inconnu, la somme serait versée à la Caisse des Invalides de la marine (1).

L'acquéreur devra les enlever dans un délai de quinze jours (2).

B. — *Dispositions concernant l'emploi des chaloupes.*

Le même article du décret de 1894 reproduit, comme les règlements précédents, à l'égard des chaloupes laissées par les propriétaires, les dispositions des articles 8 à 11 de l'ordonnance d'août 1681.

Il faut pour pouvoir se servir de ces embarcations avoir un pouvoir spécial de leurs propriétaires, à peine d'en payer le prix et 50 francs d'amende. Cependant, si ceux-ci ne s'en servent pas ou n'en ont pas disposé, ceux qui en auront besoin pourront en faire usage, avec la permission du prud'homme, à condition d'en payer, au retour, le loyer au propriétaire. La législation est muette sur la base du loyer. Le prix en sera débattu, au retour, avec le propriétaire et, en cas de contestation, le tribunal de commerce du port de retour statuera (3).

(1) Hautefeuille, *op. cit.* p. 268.
(2) Décret de 1894, art. 32.
(3) *Sic* : Hautefeuille, p. 272.

Ceux qui emploieront les chaloupes et les bateaux remettront au prud'homme un état indiquant leur nombre, avec la soumission d'en payer le loyer et de les remettre au propriétaire où à ses ayants droit.

Après en avoir usé, ils devront les mettre en lieu sûr, c'est-à-dire, croyons-nous, de préférence au lieu où ils les ont trouvés et où le propriétaire pourra plus facilement les retrouver (1), et le faire constater par un certificat du prud'homme ou, en son absence, d'un autre capitaine.

Notre article décide pour les chaloupes, comme pour les autres objets, la vente à l'encan au profit de leur propriétaire, à la fin de la seconde année après l'abandon.

Sous le régime de l'ordonnance de 1681, dans le cas où le propriétaire des chaloupes était inconnu, celles-ci constituaient, dit Valin (2), une bonne fortune pour les pêcheurs du havre qui s'en servaient en commun. Aujourd'hui elles seront vendues à l'encan et le prix versé comme il a été dit précédemment pour les autres objets mobiliers.

C. — *Dispositions diverses.*

L'article 30 interdit aux pêcheurs d'avoir sur la côte des établissements couverts en plan ou de faire usage de cette écorce pour quoi que ce soit. On appelle *plan*

(1) *Sic*: Hautefeuille, *loc. cit.*
(2) *Op. cit.*, t. II, p. 787 sur l'art. 11 du liv. V, t. VI.

l'écorce de quelques arbres, comme le bouleau. Comme les arbres sont très rares et très chétifs sur le French-Shore, on comprend qu'un tel dépouillement n'était pas fait pour accroître leur vigueur ni leur nombre. C'est la raison de l'interdiction faite.

Les amers servant à indiquer l'entrée des havres sont entretenus par les capitaines les plus voisins. Le prud'homme statue en cas de difficulté.

Les capitaines sont tenus de donner aux commandants des bâtiments de la station qui visitent les havres deux ou trois fois par mois tous les renseignements que ceux-ci leur demandent sur l'exploitation de la pêche, la police observée par les pêcheurs, le nombre et l'état de leurs navires, de leurs bâtiments et de leurs équipages (1).

Cette obligation fut imposée par l'arrêté du 15 pluviôse an XI (2).

Bien que, dit Hautefeuille (3), cette disposition soit particulière à Terre-Neuve, la logique veut qu'on l'étende à la pêche d'Islande et, en général, à toutes celles où il existe des stationnaires français pour surveiller la pêche.

(1) *Ibid.*, art. 33.
(2) Art. 30.
(3) Tit. II, p. 222

§ 4. — Usage des lignes et des filets.

A. — *Usage des lignes.*

L'ordonnance de 1681, dans le titre relatif à notre sujet, ne parle pas des engins de pêche. Il faut attendre l'arrêté du 15 pluviôse an XI pour trouver des règlements sur la question.

L'usage des lignes de fond ou harouelles est autorisé par l'article 25 sur les deux côtes. Les règlements précédents l'interdisaient pour la côte orientale. Il ne reste de l'ancienne restriction qu'une limitation de durée : sur cette côte, la ligne de fond ou harouelle n'est autorisée qu'à partir du 15 août.

Le même article règle le nombre de chaloupes pêchant avec des harouelles que pourront armer les navires des diverses séries. Les places de première série pourront en armer trois et celles de seconde série deux, pourvu que les navires occupants soient d'une série égale ; sinon la série du navire déterminera le nombre de chaloupes. Les places de troisième série ne donnent droit qu'à une chaloupe, même si les navires occupants sont de série supérieure. Cette restriction a pour but d'empêcher l'épuisement d'un fond déjà de qualité inférieure.

Ces chaloupes ne pourront pas faire lever les bateaux pêchant à la ligne de main.

B. — *Usage des filets.*

L'usage des *trappes*, filets très destructeurs employés par les pêcheurs anglais, est interdit dans toute l'étendue de nos pêcheries par l'article 25 du décret de 1894.

Les articles suivants règlent l'usage des seines à morue. Leur étendue est facultative mais les mailles n'auront pas moins de 48 millimètres entre nœuds au carré, c'est-à-dire la maille étant tendue de façon à former un carré. C'est le capitaine prud'homme qui est chargé de la vérification qui est faite en mesurant 20 mailles allongées: celles-ci devront avoir une longueur de 1 m. 92. Dans le cas où les mailles seraient plus petites, le capitaine prud'homme, ou un officier de la station les saisira et séquestrera durant la saison de pêche.

Les bateaux de seine ont le droit de choisir la place où ils veulent déborder. Les bateaux pêchant à la ligne dans leur circuit doivent leur céder la place après avoir été prévenus.

Cette obligation est sanctionnée par une amende de 1.000 morues à payer au bateau de seine. C'est là une clause pénale civile légalement fixée. La même peine est prononcée contre tout bateau pêchant à la ligne ou tout autre bateau de seine qui surviendrait pour gêner les mouvements du bateau de seine après avoir été prévenu de son intention de déborder.

Si plusieurs bateaux de seine vont attendre sur certains points le poisson, ils ne pourront y mouiller

qu'avec leurs grappins et seront tenus de céder la place à celui d'entre eux qui commencera à déborder le premier, sans que le fait de stationner constitue un droit quelconque lorsqu'il s'agira de déborder.

L'article 29 a trait à la pêche du saumon qui pourra se faire par barrages ou rets dans les ruisseaux et les rivières, mais non le long des côtes.

SECTION VI. — **Règlements sanitaires.**

§ 1er. — **Embarquement de chirurgiens.**

L'ordonnance de 1681 (1) disposait que tout navire, même pêcheur, faisant un voyage au long cours devrait avoir à bord un ou deux chirurgiens, selon la qualité des voyages et le nombre des personnes.

L'ordonnance du 4 août 1819 obligeait tout navire de commerce ayant un équipage de 20 hommes d'avoir un chirurgien. Dans son article 3, § 3, elle faisait une exception en faveur des navires morutiers ; elle portait la limite à 40 hommes et ne les l'astreignait jamais à avoir deux chirurgiens. Le chirurgien ne devait jamais être contraint d'exercer d'autres fonctions que celles de sa profession ; en effet, on les forçait souvent à trancher la morue.

Mais les armateurs, malgré ces avantages, se plai-

(1) Liv. II, tit. VI, art. 1er.

gnaient. Aussi une décision ministérielle en date du 10 août 1840, plusieurs fois renouvelée, permit d'employer comme chirurgiens des gens qui n'étaient pas officiers de santé. Les armateurs prétendaient en effet, au moment du départ, n'avoir pas pu en trouver.

« Je reconnais, disait Hautefeuille (1), la nécessité de délivrer notre navigation des charges qui pèsent sur elle, surtout lorsque ces charges sont inutiles ; mais je ne puis admettre qu'une circulaire ou décision ministérielle, même quand son but serait bon, puisse anéantir une ordonnance royale. »

De son côté, un sous-commissaire de la marine, M. Guichon de Grandpont faisait cette observation : « Ce serait duperie, selon moi, de penser que le commerce a uniquement en vue d'éviter la dépense que lui occasionnerait la solde d'un petit nombre d'officiers de santé ; ce qu'il craint, c'est ce qu'il appellerait l'exagération de leur zèle, leur philanthropie, leur indépendance, la lumière que porterait sur le sort des pêcheurs l'opinion éclairée de gens désintéressés, instruits et par cela même compétents. »

L'ordonnance du 24 avril 1842 (2) modifia les bases de cette obligation pour les petits navires. Elle exigea un chirurgien pour tout havre qui n'avait pas de navire de première série, si l'ensemble des équipages atteignait 50 hommes en comptant les mousses. Dans le cas

(1) *Op. cit.*, p. 210, 211.
(2) Art. 28, § 2.

où le navire portant le chirurgien s'en allait, celui-ci devait rester. Le chirurgien restait obligatoire pour les navires de première série. Cette solution fut confirmée par l'article 28 du décret du 2 mars 1852. Tout navire de 40 hommes (non compris les mousses) devait continuer à embarquer un chirurgien.

Une circulaire ministérielle du 4 avril 1862 autorise, dans tous les cas, les armateurs à s'associer pour faire traiter par un même chirurgien plusieurs équipages réunis dans un même havre ; mais elle exige que ce service médical ne soit confié qu'à des chirurgiens munis du diplôme de docteur, ou au moins d'officier de santé.

Le décret du 17 février 1894 abolit toutes ces obligations et décide que les armateurs ne sont en aucun cas obligés d'embarquer un chirurgien ni d'en installer un dans les havres. Il remplace cette obligation par celle d'avoir à frais communs un médecin à la côte est et un autre à la côte ouest. En cas d'inexécution de cette obligation de la part des armateurs, leurs capitaines encourent une suspension temporaire ou définitive de leur commandement (1).

Ce nombre de médecins nous semble tout à fait insuffisant, surtout dans les déplorables conditions où vivent les matelots. Peut-être eût-il été préférable d'amender les règlements précédents, sans abolir presque complètement les obligations qu'ils édictaient.

(1) Art. 39.

§ 2. — Coffres à médicaments.

En dehors des chirurgiens, les bâtiments pêcheurs sont astreints à une autre obligation : le coffre à médicaments.

Cette obligation fut imposée par l'ordonnance du 4 août 1819, articles 9 et 13, et l'ordonnance de 1842, article 28, § 1, en maintint l'application. Si, selon les prescriptions de cette ordonnance, il y avait un chirurgien pour la réunion de navires de 2e et 3e classe dans un havre, néanmoins le coffre restait obligatoire (1).

Ces coffres sont de trois types, décrits dans une circulaire ministérielle du 1er décembre 1893, correspondant à la série des navires. Dans le cas où les navires laisseraient une partie de leurs équipages à terre, ils doivent aussi y laisser un second coffre dont la catégorie est déterminée par le nombre d'hommes laissés à terre : c'est-à-dire un coffre n° 1 pour 20 hommes et moins, un coffre n° 2 pour un équipage de 21 à 35 hommes et un coffre n° 3 au-dessus de 35 hommes. Le concessionnaire de l'île Rouge doit déposer un coffre n° 3.

Ces coffres doivent contenir, outre les médicaments prescrits, l'instruction médicale publiée comme annexe de la circulaire du 1er décembre 1893.

Toute contravention emporte pour les capitaines la

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, p. 320.

peine de la suspension temporaire ou définitive de leur commandement (1).

Un décret du 11 février 1896, complété par un autre du 22 mai de la même année, a également prescrit un coffre à médicaments pour les navires armés pour la pêche dans la mer du Nord et en Islande (2).

Ces coffres seront, avant le départ des navires, visités par un des membre de la commission qu'institue l'article 5 de l'ordonnance du 4 août 1819. Cet officier sera désigné par le chef du service de la marine, sur la proposition du commissaire de l'inscription maritime (3).

(1) Décret du 17 février 1894, art. 35, modifié par le décret du 15 octobre 1894.

(2) Décret du 11 février 1896, art. 1er.

(3) Décret du 22 mai 1896, art. 2.

CHAPITRE II

LA RÉGLEMENTATION DE LA PÊCHE AU GRAND-BANC.

§ 1er. — Interdiction d'appareiller la nuit.

Cette pêche n'est soumise à aucun règlement spécial.

Toutefois, l'ordonnance de 1681 (1) a, par une disposition qui n'a pas été abrogée explicitement depuis, interdit de faire voile pendant la nuit du banc de Terre-Neuve ou de la baie de Canada, c'est-à-dire de la côte ouest de Terre-Neuve, sous peine de dommages-intérêts en cas d'accident et en tout cas de 1500 livres d'amende, avec une punition corporelle en cas de perte d'hommes par abordage.

Au lieu de la peine corporelle édictée par l'ordonnance, il y aurait lieu d'appliquer ici l'article 319 du Code pénal pour appareillage nocturne (2).

La réparation civile dont parle l'ordonnance de 1681 n'est pas spéciale au cas visé par cet article (3).

Cette prescription est paraît-il peu observée (4).

(1) Liv. V, t. VI, art. 13.
(2) Beaussant, *loc. cit.,* p. 188.
(3) Cf. Ordonnance de 1681, liv. IV, t. VIII, art. 5.
(4) Guichon de Grandpont, *op. cit.*, p. 10.

§ 2. — Prescriptions relatives aux doris.

On sait que fort souvent, par suite des brouillards. les doris parties pour tendre ou relever les lignes s'égarent. Pour remédier, autant que possible, à ce danger, en assurant aux deux hommes montant la doris des vivres et des moyens de regagner leur navire, l'article 1er du décret du 14 mai 1901, a prescrit que les doris devraient avoir un compas, des vivres et de l'eau potable pour trois jours au moins. Les vivres doivent être enfermés hermétiquement dans une boîte en métal et l'eau dans un baril ou un caisson de métal. En outre, les doris doivent posséder un aviron de rechange.

Par application de l'article 2 de la loi du 29 décembre 1900, l'article 2 menace de la perte du droit aux primes les armateurs qui ne se conformeraient pas à cette mesure de sécurité.

Déjà une circulaire ministérielle de 1892, avait prescrit les mêmes mesures, mais elle était restée lettre morte. L'autorité d'un décret, et surtout la sanction qu'y apporte la loi de 1900, permettront, on peut l'espérer, d'en exiger la stricte application.

CHAPITRE III

LA RÉGLEMENTATION DE LA PÊCHE AUX ILES ST-PIERRE ET MIQUELON.

§ 1er. — Concession des grèves.

Après la perte de nos colonies de l'Amérique du Nord, pour encourager la grande pêche et la colonisation, on concéda à perpétuité aux premiers colons, sous condition d'exploitation, une partie des grèves de St-Pierre et Miquelon ; les concessions étaient transmissibles.

Pendant les guerres du XVIII siècle, les Anglais pour ruiner la prospérité renaissante de nos pêcheries, expulsaient de l'île nos colons et les renvoyaient en France. Ceux-ci abandonnèrent alors leurs concessions et les vendirent à des capitalistes de la métropole.

Pour remédier à cet état de choses, après la paix d'Amiens, un arrêté du 14 ventôse an XI exigea des propriétaires la justification de leurs titres et leur imposa ensuite de mettre, dans le délai de deux ans, leur concession en état de servir aux exploitations de sècherie. En cas d'inexécution, les grèves devaient faire retour à l'Etat.

Cet arrêté ne fut pas exécuté : les guerres de l'Empire nous ramenèrent encore une fois nos colons expulsés

A la paix, l'ordonnance du 13 mai 1819 confirma les concessions antérieures à 1793 ainsi que les ventes faites, et accorda un délai de deux années pour la mise en exploitation.

L'ordonnance du 26 juillet 1833 régla à nouveau avec détail cette matière.

Les concessions antérieures à 1819 furent déclarées aliénables. Celles postérieures, au contraire, furent incessibles et indivisibles, car elles étaient personnelles. Les articles 2 et 3 confirmèrent les conditions d'exploitation, avec déchéance après deux ans d'inexploitation. Les conditions de concession et de cessibilité étaient d'habiter la colonie et d'être d'âge et de sexe permettant de faire valoir soi-même. Les grèves de la seconde catégorie ne pouvaient être utilisées et affermées pour le compte de concessionnaires absents.

Cette réglementation était dans son ensemble très sévère. Les femmes et les enfants ne sont pas exclus des sociétés commerciales ; pourquoi interdire leur représentation par un gérant qui eût fait valoir la grève à leur place.

Vu l'inaliénabilité et l'interdiction faite de la division, qui eût pu être avantageuse (car elle eût permis, en cas d'inexploitation, le retour partiel au domaine qui les eût concédées à nouveau), ces concessions n'étaient presque pas transmissibles par succession.

En pratique, les affermages étaient tolérés.

Toute cette législation fut renouvelée par le décret

du 7 novembre 1861 qui abrogea le titre premier de l'ordonnance de 1833. Les grèves et les terrains appartinrent en toute propriété aux détenteurs actuels, quelle que fût la date de leur titre, à charge de se conformer aux dispositions des articles 2 et suivants du décret (1). Ces conditions étaient l'emploi des grèves seulement pour la sècherie et la préparation des produits.

Les constructions ne pouvaient occuper que le quart de l'emplacement concédé (2). En cas d'infraction pour les grèves concédées après 1819 et 1833, une amende de 100 à 1.000 francs était applicable ainsi que la destruction des constructions excédant le maximum fixé (3).

Le titre II de l'ordonnance de 1833 concernant les hypothèques était provisoirement maintenu.

Mais le décret du 6 juin 1863 supprima le droit de consolidation accordé par le précédent décret et rendit applicable aux grèves l'article 10 relatif à la propriété des autres terrains de la colonie et déclarant que le droit de propriété des détenteurs résulte du titre régulier en vertu duquel ils sont en possession.

§ 2. — Règles concernant la pêche.

Les pêcheurs de la colonie pratiquant la pêche aux Bancs ou à Terre-Neuve sont assujettis aux règles générales. La pêche sur les côtes de l'île rentre dans le

(1) Décret du 7 novembre 1861, art. 1er.
(2) Art. 2, § 3.
(3) Art. 4.

domaine de la pêche côtière ; elle a été réglementée par des arrêtés locaux (1).

Un règlement de 1896 règle la pêche des petits pêcheurs du quartier de St-Pierre à la côte ouest de Terre-Neuve (2).

Après le tirage de St-Servan, une liste est établie des places restant disponibles, avec le nombre de warys et de doris qu'elles peuvent contenir (3). Les places sont attribuées à l'amiable et, en cas de non-entente, d'après l'ordre d'inscription, l'occupant de l'année précédente ayant un droit de préférence.

L'obligation d'occuper la place concédée est sanctionnée par une amende de 50 francs prononcée par le commissaire de l'inscription maritime (4).

Les patrons concessionnaires à la même place proposent au commissaire de l'inscription maritime un capitaine prud'homme ; il peut l'accepter ou en nommer un d'office (5). Les fonctions de celui-ci sont surtout de police. Il doit posséder un exemplaire du règlement (6). Dans le cas où la place n'est pas occupée dans les termes du décret de 1894, il reçoit du commissaire un

(1) Cf. notamment l'arrêté du 6 juin 1888 réglementant à nouveau la pêche du capelan sur les côtes de St-Pierre (*Bulletin administratif des îles St-Pierre et Miquelon*, 1888, p. 231), transformé en décret le 9 février 1889 (*Ibid.*, 1889, p. 120).

(2) *Ibid.*, 1896, p. 69.

(3) Art. 3.

(4) Art. 5.

(5) Art. 6.

(6) Art. 7 et 15.

coffre médical et un exemplaire de l'instruction médicale du 1er décembre 1893 (1).

Les patrons doivent emporter les vivres nécessaires dans les limites fixées par des arrêtés : en cas d'infraction, une amende de 100 à 500 et de 25 à 50 francs pour les petits pêcheurs peut être infligée par le gouverneur, sur la proposition du commissaire. La récidive entraîne la privation de place pour la campagne suivante (2).

Sur les lieux de pêche, les embarcations sont soumises au décret de 1894 (3).

(1) Art. 8.
(2) Art. 9.
(3) Art. 12.

CHAPITRE IV

LA RÉGLEMENTATION DE LA PÊCHE EN ISLANDE.

Cette pêche n'a donné lieu à aucun règlement particulier. Elle est soumise aux conditions générales de la navigation au long cours.

Jadis, en vertu de l'ordonnance du 16 janvier 1840, il était interdit à tout capitaine de navire expédié pour la pêche d'Islande d'appareiller et de faire route avant le 1er avril.

Cette interdiction a été supprimée par le décret du 9 octobre 1863. Déjà une circulaire en date du 13 février 1863 avait autorisé les pêcheurs d'Islande à partir dès le 20 mars. Le rapport de M. de Chasseloup-Laubat, ministre de la marine, invoquait comme raison de suspension les garanties nouvelles présentées par les armements.

Cette importante question divise encore les armateurs bretons, qui ne pratiquent cette pêche que depuis 1852, et ceux des ports du Nord. Les premiers, qui veulent devancer sur les marchés de Bordeaux et de Nantes les armateurs terre-neuviens, parce qu'ils y gagnent une majoration de 3 à 4 francs par 100 kilogrammes, sont pour la suppression de toute entrave au départ. Ils allèguent

que la belle morue se pêche en mars et avril et disparaît en mai. Ils citent tel navire qui du 17 mars au 1er mai prit 61.388 kilogrammes contre 53.011 du 1er mai au 20 août. Si, disent-ils, les armateurs de Dunkerque souffrent tant des sinistres, c'est qu'ils recherchent les parages dangereux où le poisson est plus beau, pour la salaison en tonnes qu'ils pratiquent. Ils ne salent pas à mesure comme les Bretons et, en cas de tempête, la manœuvre est gênée par le poisson accumulé sur le pont (1).

Les pêcheurs de Dunkerque répondent que les mauvais temps sont en avril : la tempête du 28 avril 1883 engloutit 250 marins français. A partir de mai, au contraire, le jour est presque perpétuel et le mauvais temps disparaît. Les sinistres n'ont commencé que depuis le décret de 1863 (2).

En 1877, les armateurs de Dunkerque s'engagèrent entre eux à ne pas expédier des navires pour l'Islande avant le 1er avril. Cet engagement fut tenu durant quelques années (3).

Les autorités maritimes partagent plutôt cette dernière opinion. En 1877, le ministre de la marine priait les commissaires de la marine d'intervenir officieusement auprès des armateurs pour retarder le départ des Islandais (4).

(1) Seilhac, *Marins pêcheurs*.
(2) Le capitaine au long cours Hamonet, cité par Seilhac, *op. cit.*
(3) Fournier et Neveu, *op. cit.*, t. III, p. 217.
(4) Circulaire du 6 novembre 1877.

En 1886, 1887, 1896, les commandants des stationnaires, et notamment le capitaine Bienaimé, demandèrent le retour à la règle primitive (1).

On a proposé aux armateurs bretons de n'aller en Islande qu'après avoir débuté par la pêche sur les côtes de Norvège, comme le font les armateurs de Fécamp. Au point de vue du personnel maritime, comme la pêche en Norvège a lieu dès février, cette pratique aurait l'avantage de donner pendant l'hiver une occupation à nos pêcheurs (2).

(1) Seilhac, *loc. cit.*

(2) Rapport du capitaine de vaisseau Landolphe, commandant la station d'Islande (*Rev. marit. et col.*, 1877, 4e vol.).

CHAPITRE V

RÈGLES COMMUNES A TOUS LES ARMEMENTS.

§ 1er. — Prescriptions relatives à l'embarquement des spiritueux.

L'article 34 du décret de 1894 interdit les provisions particulières de spiritueux à bord des bâtiments faisant la pêche de la morue. Par sa généralité, cette prescription doit s'appliquer à tous, même au capitaine du navire. Les passagers doivent aussi s'y conformer.

Le même article édicte que l'administration de la marine concertera avec celle des douanes les mesures à prendre pour empêcher l'embarquement de spiritueux et même celui de fûts vides propres à en contenir. Cette dernière disposition était déjà dans l'article 48 de l'ordonnance de 1842. Le commissaire de la marine, lors de la réunion des armateurs à St-Servan le 5 janvier 1842, expliqua qu'elle était faite pour empêcher les excédents de ration permise (1).

Les prescriptions au sujet des spiritueux rencontrèrent de la résistance chez les armateurs. Cependant les accidents produits par l'ivresse étant nombreux, le gouvernement proposa à l'assemblée des armateurs réunis

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, p. 320.

le 9 février 1831 de prendre des mesures. Celle-ci refusa.

En 1841, on proscrivit tout embarquement de spiritueux, avec défense au capitaine d'en laisser vendre. C'était un règlement de police de la navigation que l'administration pouvait sanctionner d'une peine disciplinaire. Mais pour que la prescription eût une sanction véritable, il fallait pouvoir atteindre les armateurs. Enfin, en 1842, l'assemblée des armateurs édicta une peine de 500 francs contre l'armateur coupable (1).

La première sanction édictée par le décret de 1894 est le retrait au capitaine coupable de sa lettre de commandement pour avoir laissé vendre à son bord des spiritueux.

La décision du ministre de la marine ordonnant le retrait fixe la durée de la peine.

Le décret maintient, en second lieu, l'amende de 500 francs votée par l'assemblée de 1842 pour l'armateur qui fera vendre des boissons spiritueuses pour son compte à ses équipages (2).

En outre, en cas d'accident pour inobservation du règlement, le capitaine et l'armateur sont passibles des peines portées en l'article 319 du Code pénal.

(1) Hautefeuille, *ibid.*, p. 328.

(2) Une dépêche du ministre de la marine en date du 9 janvier 1901 au gouverneur des îles St-Pierre et Miquelon, constate que beaucoup d'armateurs fournissent contre remboursement des spiritueux et autres à leurs matelots (*Bulletin de St-Pierre et Miquelon*, 1901, p. 45). Les avances en nature pour un équipage de 25 hommes atteignent souvent 1.200 francs.

Mais cette peine ne peut s'appliquer qu'à la pêche de Terre-Neuve. Son intitulé même l'indique. Pour les autres pêches, l'Administration ne peut qu'édicter des règles de police, comme pour Terre-Neuve avant l'assemblée de 1842.

Une dépêche ministérielle de février 1896 fixe la ration d'alcool à 0 l. 25 par homme et par jour, c'est-à dire 1 l. 75 par semaine. C'est aussi le chiffre adopté pour l'Islande.

Malheureusement, comme ils trouvent la ration trop réduite, les matelots l'économisent durant plusieurs jours et s'enivrent en la buvant en une seule fois (1).

L'ivresse est la plaie des populations maritimes. Elle cause de nombreux accidents, surtout aux Bancs et en Islande. Pour résister aux intempéries et à un labeur exténuant, les pêcheurs sentent le besoin d'un cordial qui les réchauffe et les étourdisse : l'alcool est la boëtte du marin, disent-ils.

§ 2. — Interdiction d'embarquer des paillasses.

L'ordonnance du 23 juillet 1737 (2) interdit aux armements destinés à la pêche de la morue, sans distinguer les lieux de pêche, d'embarquer des paillasses et autres meubles en paille, foin etc. sur les navires pêcheurs,

(1) Gicquel. *Les pêcheries sur les côtes d'Islande.*
(2) Cf. Valin, *op. cit.*, t. II, p. 792.

par crainte d'incendie, sous peine d'une amende de 50 livres dont la moitié pour le dénonciateur. Il ne semble pas que cette prescription qu'aucun texte n'a abrogée soit bien respectée (1). Elle avait été prise à la suite de l'incendie d'un navire en rade de St-Malo. Cette mesure, dit Beaussant (2), devrait être appliquée également à toute autre navigation. L'ordonnance de 1702 la restreint à la pêche de la morue. Une autre ordonnance, en date du 18 octobre 1765 s'est occupée du même sujet.

Comme toutes les amendes pour contraventions maritimes, qui sont, en vertu de l'ordonnance du 12 mai 1816, versées à la Caisse des Invalides de la marine, il y a lieu d'y verser la part qui selon l'ordonnance de 1737 appartenait au roi. C'est le tribunal correctionnel qui est compétent (3).

(1) Guichon de Grandpont, *op. cit.*, p. 10.
(2) *Op. cit.*, t. II, nº 705.
(3) Hautefeuille, p. 224.

CONCLUSION

Le terme de cette longue étude ne doit pas en être le résumé, mais la conclusion. Nous voudrions y indiquer les résultats qui nous semblent définitivement acquis et les améliorations qu'il y aurait lieu d'apporter dans l'exercice et la réglementation de la grande pêche.

Sur la question des encouragements, nous avons, dans la longue étude critique qui précède, déjà indiqué notre opinion : la presque impossibilité où l'on est de les cesser. Il y a trop longtemps que la grande pêche est soutenue pour qu'on puisse aujourd'hui l'abandonner à elle-même. On a souvent dit, lors de la discussion des lois qui réglementent les primes, que celles-ci n'étaient que provisoires et qu'elles seraient réduites peu à peu, puis supprimées quand l'industrie de la grande pêche serait en état de se soutenir elle-même. C'était avoir une juste opinion de la question. Mais nous n'oserions pas dire que cette condition qu'on prévoyait comme certaine s'est produite. La concurrence entre les quatre grandes nations qui pratiquent cette pêche, l'état stationnaire de la consommation en France, ont fait que nos armements pour la grande pêche n'ont que fort peu progressé. La diminution et, à plus forte raison, la suppression totale des primes, est une ques-

tion très grave. Les Chambres l'ont pensé aussi, puisque depuis trente ans, ces encouragements n'ont plus été discutés.

De plus, à la question générale de la grande pêche, il se mêle une question spéciale : celle de Terre-Neuve. Tant que celle-ci n'aura pas été réglée à notre satisfaction, il serait de médiocre politique de diminuer nos armements pour cette île : ce serait déjà une renonciation de fait à nos droits. A ce point de vue, on ne peut que regretter que le French-Shore soit de moins en moins fréquenté par nos marins.

Si nous jetons maintenant un coup d'œil sur la pratique de la grande pêche, nous verrons de suite que des améliorations sont nécessaires. Sans doute, depuis trente ans, l'armement a fait de grands progrès. Les navires sont d'un tonnage plus élevé et permettent, quoiqu'il y ait encore beaucoup à dire à ce sujet, d'apporter un peu plus de bien-être et d'hygiène aux marins qui les montent. Nous avons exprimé plus haut notre opinion sur la question.

De plus, pour la pêche aux Bancs, nous avons vu le véritable progrès qu'est la substitution d'une douzaine de doris légères, aux deux ou trois lourdes chaloupes de jadis.

Quant aux méthodes de pêche, on sait qu'elles sont toujours empiriques. Les seuls perfectionnements qu'y ont apportés les siècles concernent le tonnage du na-

vire, sa vitesse et la dimension des engins (1). A ce point de vue, nous avons dit quels filets immenses sont les seines qui drainent tous les poissons sur leur passage et en prennent dix mille d'un coup.

Cependant, il y aurait lieu pour nos armateurs de ne pas se laisser devancer par ceux des marines étrangères, au point d'encourir le reproche de routine que leur faisait un officier de marine dans un article que nous avons cité. Ainsi, ils devront renoncer à l'emploi des voiliers pour le transport des morues, et ne plus employer que des navires à vapeur : un long séjour dans la cale, avant que la préparation des morues ne soit terminée, nuit beaucoup à leur qualité et fait un grand tort à nos exportations.

La réglementation peut, en se faisant de moins en moins étroite, favoriser l'extension de la grande pêche.

Il faut surtout donner plus de liberté pour l'emploi des engins : nous avons vu les restrictions dont ils sont l'objet ; les Anglais dont la pêche est plus libre que la nôtre s'en trouvent bien. On a vu quels progrès a faits, dans le sens de la liberté, le décret du 17 février 1894. Il est à souhaiter que l'administration continue à suivre cette voie : c'est l'esprit même de l'ordonnance de 1681 qui, bien qu'elle renferme des obligations étroites, avait

(1) Roché, « L'état actuel de l'industrie française des pêches maritimes », *Revue générale de science*, 15 février 1895.

bien compris que la liberté est nécessaire à une pratique féconde de la grande pêche.

Vu :
Le Président de la thèse,
MARC SAUZET.

Vu :
Le Doyen,
GLASSON.

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

BIBLIOGRAPHIE

Beaussant. — Code maritime, Paris, 1840.

Berthelot. — La pêche sur la côte occidentale d'Afrique, Paris, 1840.

— Rapport à la Société de Géographie, *Journal des Débats*, 5 février 1839.

Blanche. — Dictionnaire de l'Administration, 4e éd., V° Pêche.

Block. — Dictionnaire général de l'Administration, V° Pêches.

— Dictionnaire général de la Politique, V° Pêches maritimes.

Bon (**de**). — Statistiques des pêches maritimes, rapport au ministre de la marine, *Revue maritime et coloniale*, 1877, 1er vol.

Cauwès. — Cours d'Économie politique, Paris, 1893.

Clermont (**de**). — Exposition universelle de 1889. Rapport du jury, classe 43, Paris, 1892.

Dalloz. — Répertoire de législation, V° Pêche maritime, Paris, 1853.

— *Supplément au Répertoire*, Paris, 1893.

Dunoyer. — Les industries extractives, *Journal des Économistes*, t. III.

Fournier et Neveu. — Traité d'administration de la marine, Paris, 1887.

Gicquel (**Francisque**). — Les pêcheries françaises sur les côtes d'Islande, St-Brieuc, 1893.

Gobineau (**de**). — Voyage à Terre-Neuve, Paris, 1861.

Guichon de Grandpont (**Alfred**). — Première note sur la pêche de la morue, Brest, 1845.

Hautefeuille. — Code de la pêche maritime, Paris, 1844.

— Les pêches maritimes en France (Extrait du *Monde commercial*), Paris, 1861.

Lajonkaire (**Paul de**). — Des primes à la pêche, *Journal des Économistes*, t. XXXII.

Landolphe. — Rapport au ministre de la marine, *Revue maritime et coloniale*, 1877, 4e vol.

Larbalétrier. — La pêche en mer.

Lavieuville, Odin, Douxami.— Manuel des Écoles de pêche maritime, Paris, 1902.

Le Beau. — Conférence à la Société de géographie de Nantes, *Revue française de l'étranger et des colonies*, 1888, t. VIII.

Marec. — Dissertation sur quelques questions relatives à la pêche de la morue, Paris, 1831.

Mercié. — Aux terres de Kerguéler, îles St-Paul et d'Amsterdam *Tour du monde*, 21 août 1897.

Merlin. — Répertoire de jurisprudence, V° Pêche, Paris, 1827.

Un officier de marine. — Les pêcheries de Terre-Neuve et les traités, *Revue des Deux-Mondes*, 1er novembre 1874.

Pardessus. — Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle, Paris, 1828-1845.

Plocque (Alfred). — De la mer et de la navigation maritime, Paris, 1870.

Révoil (Bénédict-Henry). — Les pêches dans l'Amérique du Nord, Tours, 1870.

Roché. — Les grandes pêches maritimes modernes de la France, Paris, 1894.

— L'état actuel de l'industrie française des pêches maritimes, *Revue générale des Sciences*, 15 février 1895.

Romet (Pierre). — Étude sur la situation économique et sociale des marins pêcheurs. Thèse Caen, 1901.

Sauvage. — La grande pêche, Paris. 1883.

Say (Horace). — Des primes d'encouragement pour les grandes pêches de la morue, de la baleine et du cachalot, *Journal des Économistes*, t. XXVIII.

Say (Léon). — Dictionnaire des finances, V° Pêche maritime.

Schnitzler. — De la création de la richesse ou des intérêts matériels en France, Paris, 1842.

Seilhac (Léon de). — Marins pêcheurs, Paris, 1899.

Statistique des pêches maritimes (Ministère de la marine).

Tableau général du commerce et de la navigation.

Thomassy (Raymond). — Histoire des pêcheries dans les Deux-Mondes, *Revue contemporaine*, septembre 1852.

Valin. — Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, Paris, 1766.

Vinson. — Code des contraventions à la police de la navigation et des pêches maritimes, Rochefort, 1889.

TABLE DES MATIÈRES

TITRE II

LES ENCOURAGEMENTS ACCORDÉS A LA GRANDE PÊCHE

PREMIÈRE PARTIE

Etude historique et critique des encouragements.

DEUXIÈME PARTIE

Examen des encouragements.

TITRE III

LA RÉGLEMENTATION DE LA GRANDE PÊCHE. 149

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).